

UNIVERSITÉ DE PARIS — FACULTÉ DE DROIT

LA QUESTION

DU

CANAL DU NORD-EST

LES PROJETS A L'ETUDE

THÈSE POUR LE DOCTORAT

SOUTENUE DEVANT LA FACULTÉ DE DROIT DE L'UNIVERSITÉ DE PARIS

Le Mercredi 11 Juin 1913, à 3 heures du soir

PAR

HENRI DU FAYET DE LA TOUR

Ancien Elève de l'Ecole libre des Sciences Politiques

JURY	{	Président : M. HITIER.
		Suffragants { MM. SOUCHON, TRUCHY.

CLERMONT-FERRAND

IMPRIMERIE MODERNE, A. DUMONT, DIR^e

15, Rue du Port

—
1913

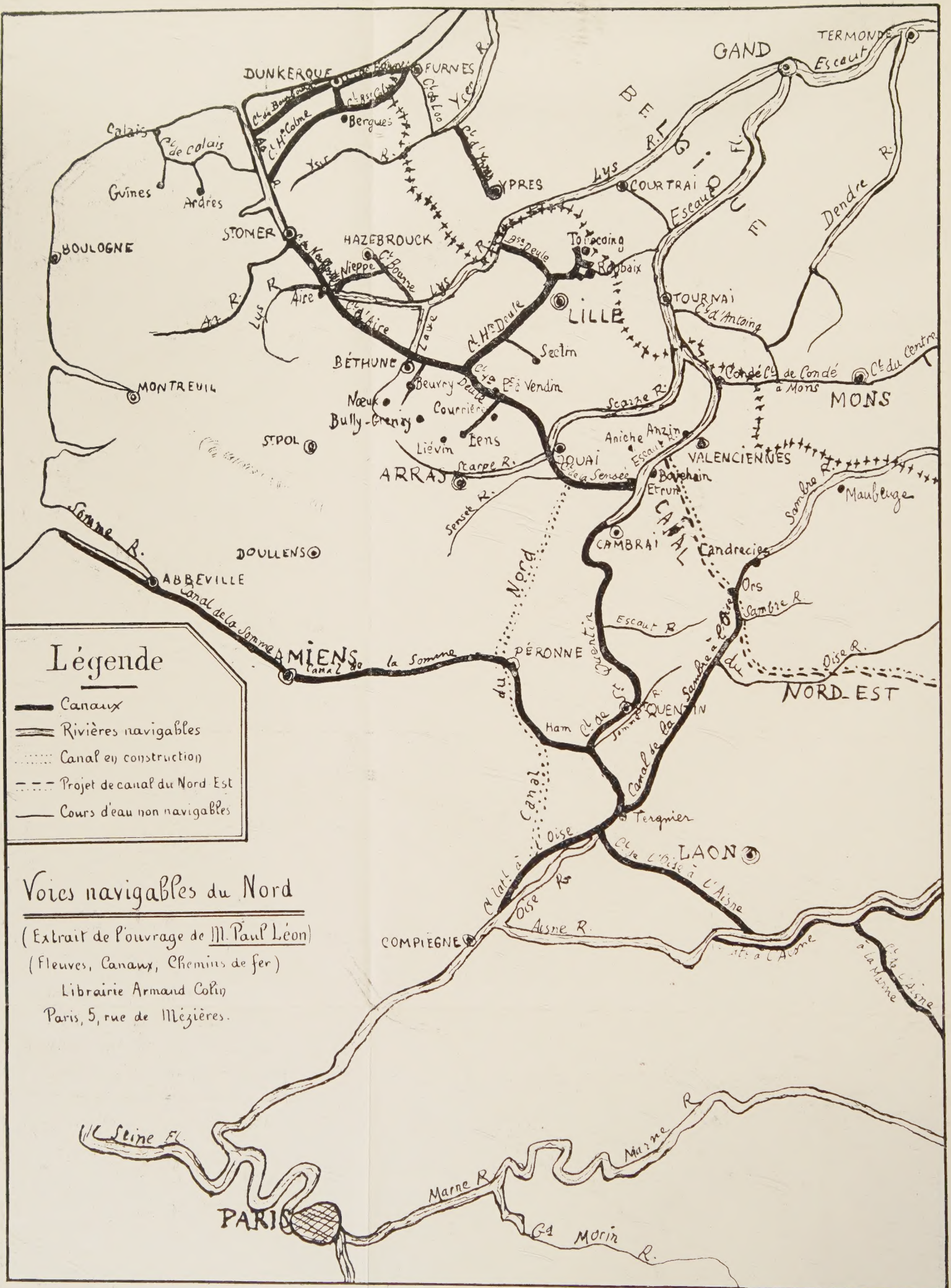


Digitized by the Internet Archive
in 2026

LA QUESTION

DU

CANAL DU NORD-EST



Légende

- Canaux
- == Rivières navigables
- Canal en construction
- - - - - Projet de canal du Nord Est
- Cours d'eau non navigables

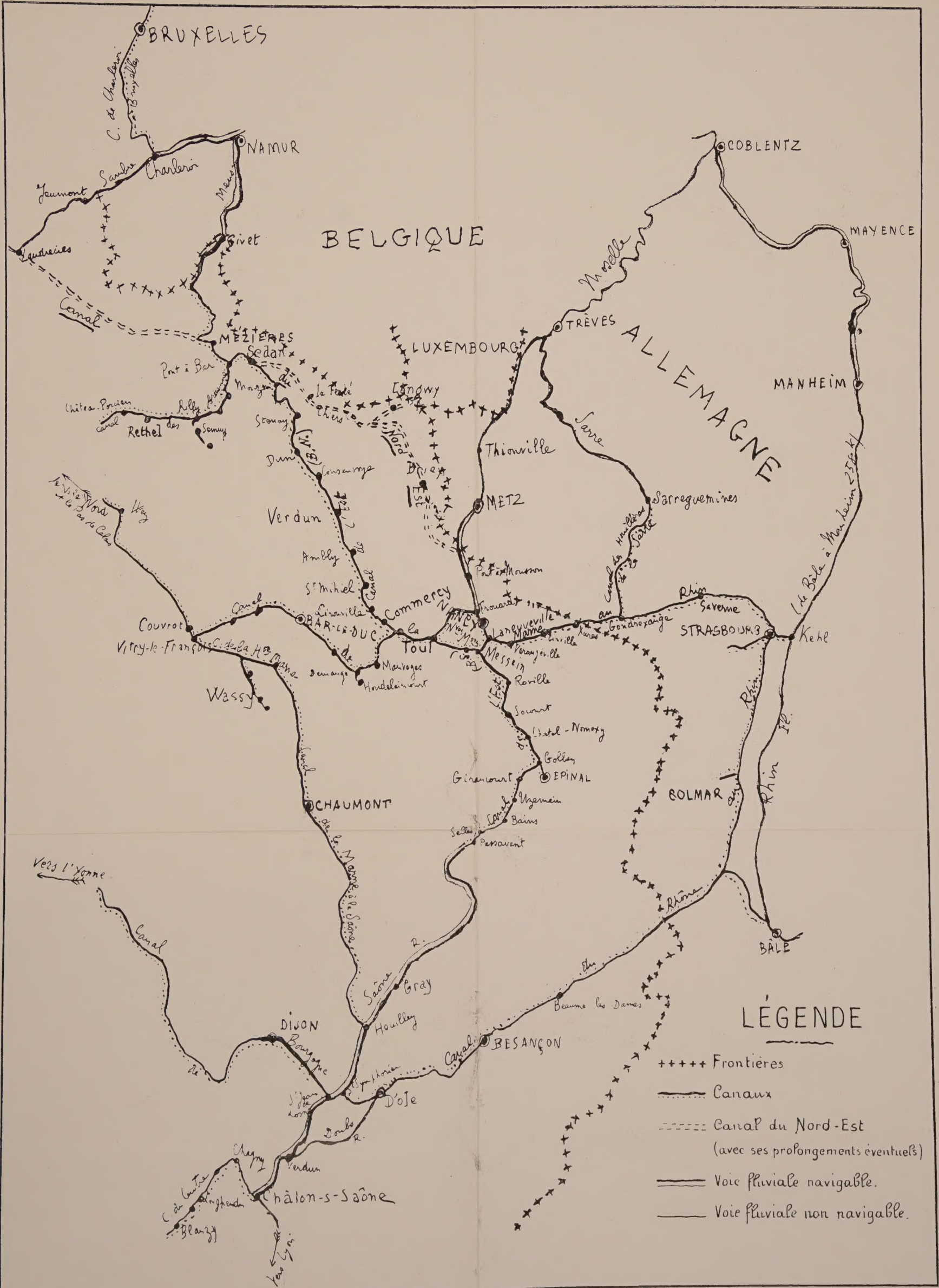
Voies navigables du Nord

(Extrait de l'ouvrage de M. Paul Léon)

(Fleuves, Canaux, Chemins de fer)

Librairie Armand Colin

Paris, 5, rue de Mézières.



Voies Navigables de l'Est

(Extrait du compte rendu du II^e Congrès de Navigation intérieure)
Chambre de Commerce de Paris.

UNIVERSITÉ DE PARIS — FACULTÉ DE DROIT

LA QUESTION
DU
CANAL DU NORD-EST

LES PROJETS A L'ETUDE

THÈSE POUR LE DOCTORAT

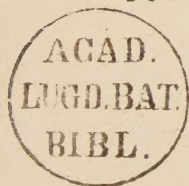
SOUTENUE DEVANT LA FACULTÉ DE DROIT DE L'UNIVERSITÉ DE PARIS

Le Mercredi 11 Juin 1913, à 3 heures du soir

PAR

HENRI DU FAYET DE LA TOUR

Ancien Elève de l'Ecole libre des Sciences Politiques



JURY { Président : M. HITIER.
Suffragants { MM. SOUCHON,
TRUCHY.

CLERMONT-FERRAND

IMPRIMERIE MODERNE, A. DUMONT, DIR^r

15, Rue du Port

1913

La Faculté n'entend donner aucune approbation ni improbation aux opinions émises dans les thèses ; ces opinions doivent être considérées comme propres à leurs auteurs.

BIBLIOGRAPHIE

Avant d'énumérer les ouvrages ou articles que nous avons dû consulter, nous tenons à donner ici un témoignage de profonde gratitude à MM. les présidents des Chambres de commerce de Lille, Dunkerque et Valenciennes, à M. le Secrétaire général de la Chambre de commerce de Nancy, pour avoir facilité notre tâche par les nombreux documents et les précieux renseignements qu'ils ont bien voulu nous fournir au cours de cette étude.

C'est aussi un agréable devoir pour nous de remercier très vivement toutes les autres personnes auprès desquelles nous avons trouvé un bienveillant concours.

Paul LÉON : Fleuves, Canaux, Chemins de fer (avec une introduction de Pierre Baudin).

Georges MORAEI : La Marine marchande et son personnel.

Paul DE ROUSIERS : Les grands ports de France.

Edmond GUÉRIN : Le canal du Nord-Est (Essai de mise au point). 2^{me} édition, 1909.

V. DE LESPINATS : Protestation contre l'urgence et le classement du canal de la Meuse à Longwy et à l'Escaut et son prolongement de Longuyon à la Moselle (1901).

A. DREUX : Les canaux de la Meuse à l'Escaut et de la Chiers sont-ils d'utilité publique ? (1901).

A. DREUX : Le prix du fret.

Marius RICHARD : L'outillage national (1911).

- Auguste PAWLOSKI : Le sous-sol de la France (1913).
id. Le nouveau bassin minier de Meurthe-et-Moselle et son réseau ferré (1911).
GRÉAU : Le fer en Lorraine (1908).
ARDOUIN-DUMAZET : Voyages en France (séries 19) (1899).
JACQUEMARD : Les banques lorraines (thèse 1911).

DOCUMENTS PARLEMENTAIRES

Journal Officiel :

- Projet de loi Baudin, 1^{er} mars 1901. (Annexe n° 2226.)
Rapport général de M. Aimond. (Annexe n° 2599.)
Rapport spécial de M. Guillaïn : Canal du Nord-Est (Annexe n° 2729.)
Rapport de M. Monestier, sénateur. Séance du 10/2 1903. (Annexe n° 37.)
Chambre des députés. Séance du 14/12 1903. Discours de M. Lebrun, p. 3210, etc., etc.

PÉRIODIQUES

Compte rendu du II^e Congrès National de Navigation intérieure. — Rapport du comte de Saintignon sur le canal du Nord-Est.

Bulletins de la Chambre de commerce de Nancy et de l'Office Economique de Meurthe-et-Moselle : Mars-avril 1910 : page 189. — 1911 : pages 150, 215, 473, 732. — 1912 : pages 967, 968, 995.

Bulletins de la Chambre de commerce de Dunkerque : juillet 1902. — octobre 1909. — mars 1911. — août 1911. — octobre 1911.

Bulletins de la Chambre de commerce de Valenciennes : juillet 1900. — octobre 1901. — septembre 1906. — novembre 1911.

Chambre de commerce de Lille. Séance du 27 septembre 1901.

Revue d'économie politique (janvier 1913).

Revue politique et parlementaire (février 1913, 10 avril 1913).

Articles de M. G. RENAUD, Insp. gén. des Ponts et Chaussées en retraite, et de M. C. COLSON.

Articles d'Auguste Pawloski dans « l'Information » (1912).

INTRODUCTION

Nous n'avons pas, en étudiant le projet de canal dit du Nord-Est, la trop ambitieuse prétention de faire œuvre absolument nouvelle et originale, ni celle non moins vaine de préconiser des idées ou des conceptions particulières.

Notre but plus modeste est d'indiquer et de condenser, tout en les appréciant, les projets se rapportant à la question et qui ont été formulés, durant ces dernières années, par les personnalités ou les groupements les plus qualifiés.

Nous avons voulu rechercher en toute impartialité ce qui est réclamé par l'intérêt général bien entendu. Le canal dont nous nous occupons doit avoir en effet une importance telle pour le développement de la richesse économique de deux grandes régions françaises, déjà extrêmement prospères cependant, que le projet de sa création doit intéresser aussi bien le Français du Centre que le Français du Nord ou de l'Est. C'est là du reste un cas très normal, conséquence naturelle de ce fait que

dans une nation aussi « une » que la nôtre, aucune entreprise importante pour une partie du pays ne reste chose indifférente pour l'autre.

Il est à remarquer de plus qu'à aucune époque les questions de navigation intérieure n'ont tenu, dans les préoccupations économiques des nations, une place aussi importante qu'à l'heure actuelle.

Les travaux déjà exécutés ou projetés en Allemagne, en Italie, en Suisse, en Luxembourg, attestent en faveur du développement de la navigation intérieure, un réveil qui ne laisse même pas indifférents des pays tels que l'Angleterre et les Etats-Unis, où les canaux semblaient, jusqu'à ces dernières années, avoir été définitivement sacrifiés aux chemins de fer.

Il importe que ce mouvement, dont l'importance économique ne saurait être trop remarquée, appelle également l'attention et les efforts de la France.

Le vaste problème de la navigation intérieure est bien loin d'être résolu chez nous d'une façon complète et définitive, malgré les efforts de MM. Krantz, de Freycinet et Baudin. Son examen se développe chaque année avec plus d'ampleur, lors de la discussion du budget des travaux publics (1). Les pro-

(1) Cf. *Officiel*. — Débats parlementaires (spécialement : avril 1910, juin 1912).

positions de loi d'initiative parlementaire se multiplient suivant une progression tout à fait significative, et, dernier symptôme non moins caractéristique, nombreuses sont les Sociétés, qui, à l'exemple de la *Société de la Loire Navigable*, se fondent sur de nombreux points du territoire, dans le but d'agir en faveur de l'amélioration de notre outillage des transports par eau. Il nous suffira de citer l'une des plus importantes : *l'Association française pour l'amélioration et la défense de la navigation intérieure*, créée en mars 1908, à la suite du I^{er} Congrès de navigation intérieure organisé à Bordeaux, en juillet 1907, à l'occasion de l'Exposition Maritime qui se tint la même année dans notre grand port de l'Atlantique.

Il est donc certain qu'à aucune époque les questions de navigation n'ont tenu dans les préoccupations économiques des différents pays une place aussi considérable. Les problèmes qu'elles font naître sont en effet de la plus haute importance, puisque c'est leur examen et leur solution qui doivent permettre de trancher la si grave question des transports à bon marché, qui doivent, par le fait, permettre de réaliser l'économie « maxima » dans le prix de transport, économie qualifiée fort exactement par M. Louis Laffitte « loi du progrès moderne ». Jamais plus que de nos jours n'est apparue évidente à tous l'importance du transport à bon

marché. Tandis que les industries en général, en transformant les matières premières, augmentent la valeur et l'utilité des choses, on peut dire, presque sans métaphore, que l'industrie des transports crée des valeurs, crée des richesses.

A une époque où une différence de quelques centimes dans les transports de marchandises suffit pour empêcher les conclusions d'un marché, on aurait tort d'oublier que le même cheval peut traîner environ 750 kilogs sur un chemin, 1.500 kilogs sur une chaussée et 50.000 kilogs sur l'eau, et que, par conséquent, le développement de la navigation intérieure doit assurer des avantages considérables à ceux qui l'utilisent, quand ils ne désirent pas une grande rapidité pour leurs envois.

Au point de vue de la rapidité, la supériorité du chemin de fer demeure naturellement indiscutable. Le wagon de marchandise fait au moins 100 kilomètres par jour ; la Compagnie fixe d'autre part pour une distance donnée, les délais de livraison. Le chaland, au contraire, fait de 20 à 25 kilomètres par jour ; la livraison des marchandises, exempte de délais obligatoires, subit tous les retards inhérents à l'encombrement des voies, à l'irrégularité du hallage, à l'attente dans les « rivages », etc. La différence de prix en faveur de la voie d'eau n'est pas due assurément à une exploitation meilleure !

La véritable raison qui explique la prospérité

de la batellerie en face des chemins de fer, ce n'est pas son exploitation demeurée assez défectueuse (1), c'est l'insuffisance des frais généraux qui la grèvent. On peut en juger par la lecture du tableau suivant extrait du remarquable ouvrage de M. Paul Léon :

	Canal	Voie ferrée
Dépense de construction par kilomètre	253 400	379 000
Dépense d'entretien et d'administration par kilomètre.....	1 700	6 250
Prix des véhicules pour un chargement de 300 tonnes.....	12 500	100 000
Energie nécessaire pour le transport de ce chargement à 100 kil.	100 à 200 chevaux - heures	650 à 700 chevaux - heures
Vitesse de marche correspondant à cette puissance.....	2 kil. 700	30 kil.
Nombre de kilomètres parcourus dans l'année par un même véhicule	2 500	15 600
Nombre d'heures de marche effectuées dans l'année.....	920	526

Il résulte de ces chiffres que, pour les transports ne nécessitant pas une vitesse horaire supérieure à 3 kilomètres, les prix pratiqués par la navigation

(1) Nous aurons plus tard l'occasion d'indiquer quelques réformes réalisables pour arriver à une meilleure utilisation de la voie navigable projetée.

doivent être très inférieurs à ceux que peuvent offrir les chemins de fer. Si à cet avantage la batellerie ajoutait celui d'une utilisation meilleure de son matériel, il n'est pas douteux qu'elle pourrait offrir des tarifs défiant toute concurrence.

Actuellement, même avec son organisation quelque peu rudimentaire et anarchique, elle fait bénéficier sa clientèle d'économies directes importantes et procure au commerce en général une économie indirecte très appréciable par l'abaissement des tarifs sur les lignes de chemins de fer en concurrence avec elle. Sur le réseau Paris-Lyon-Méditerranée, pour ne citer qu'un exemple, le transport des houilles de Saint-Etienne vers la région lyonnaise, s'élève à 0,05 la tonne kilométrique pour Valence (125 kil.), 0,06 pour Saint-Fons (56 kil.), 0,07 pour Vienne (48 kil.), 0,08 pour Givors (36 kil.). Mais pour les houillères de Blanzky, desservies par la voie d'eau (canal du Centre), la Compagnie P.-L.-M. consent des tarifs plus réduits. On pourrait multiplier les exemples analogues, l'étude des tarifs des chemins de fer français en fournissant un bon nombre (1). Les réductions de tarifs ont été telles sur certaines lignes concurrencées, que l'Etat a été obligé, non pas de les provoquer, mais au contraire

(1) Cf. *Paul Léon* : Fleuves, Canaux, Chemins de fer, p. 219 et suite.

de les limiter ! Les Compagnies n'hésitent souvent pas en effet à descendre même au-dessous de leur prix de revient pour ruiner l'entreprise concurrente, quitte à compenser ces pertes en maintenant des prix élevés sur d'autres lignes et d'autres marchandises.

En poursuivant le développement continu des transports par eau, l'Etat assurera donc au commerce des économies évidentes. Doit-on en conclure, comme l'ont fait certains, qu'il prépare par là même la décadence des chemins de fer et qu'il se nuit du même coup à lui-même, en augmentant les charges d'une garantie d'intérêts déjà lourde ?

Avec le plus grand nombre des économistes contemporains ayant étudié la question, *nous croyons que la thèse qui représente la prospérité de la batellerie comme fondée sur la dépression du trafic de la voie concurrente est singulièrement erronée.* Il serait intéressant de pouvoir estimer, par l'étude des tonnages et des prix, le préjudice total que l'existence de la batellerie peut actuellement causer à l'ensemble des recettes de nos grands réseaux ; mais les statistiques officielles ne permettent pas sur ce point des conclusions décisives. Il est toutefois facile de constater que les régions de notre pays les plus prospères sont celles qui sont dotées à la fois de voies navigables et de voies ferrées. *Le canal est bien plus l'auxiliaire que l'adversaire de*

la voie ferrée. Il apporte aux usines les matières pondéreuses qu'il transporte à un prix inférieur à celui qui pourrait être consenti par les chemins de fer et lorsque ces matières ont été transformées en produits de valeur, le chemin de fer les véhicule à des prix rémunérateurs. Il provoque aussi sur son parcours la création d'entreprises nouvelles ; c'est ainsi que 83 % du trafic du canal de la Marne au Rhin représentent un trafic nouveau, éclos depuis la création du canal (1).

Voici du reste quelques chiffres qui en diront plus que tous les raisonnements :

En 1872, le tonnage des voies navigables ne dépassait pas un milliard 562 millions de tonnes kilométriques. Depuis, on a dépensé pour la construction de voies nouvelles et pour l'approfondissement et l'agrandissement de voies anciennes 1.400 millions, d'où élévation du tonnage à 5 milliards 600 millions de tonnes kilométriques.

En cette même année 1872, le tonnage des chemins de fer était de 7 milliards 725 millions de tonnes kilométriques ; en 1875, de 8 milliards 136 millions. Depuis, on a dépensé plusieurs milliards pour construire de nouvelles lignes qui ont plus que doublé la longueur des anciennes, et le tonnage des voies

(1) *Louis Laffitte* : Conférence à la Société d'économie politique de Lyon, 1902.

ferrées dépasse aujourd'hui 17 milliards de tonnes kilométriques.

C'est-à-dire que de 1872 à nos jours, grâce aux dépenses considérables, consacrées à la construction de voies de communication nouvelles, canaux et chemins de fer, la production nationale a plus que doublé.

De ces chiffres, il ressort donc que les dépenses consacrées aux voies de communication sont, au plus haut point, créatrices de richesses ; et comme notre réseau de canaux, à la différence de celui des chemins de fer, s'étend à peine sur le tiers de notre territoire, la conclusion qu'il faut résolument travailler à son achèvement s'impose à tous les esprits non prévenus.

Il ne faut pas oublier en outre que les voies navigables sont aussi l'auxiliaire indispensable de la marine marchande. Jamais les chemins de fer ne pourront fournir à nos navires de commerce le fret lourd qui leur est indispensable et personne ne contestera qu'il importe au plus haut point de favoriser, par tous les moyens possibles notre marine marchande et nos ports de commerce.

L'insuffisance des chemins de fer pour transporter toutes les marchandises des régions prospères et riches s'est nettement accusée en 1907. La crise des transports qui a fait l'objet des discussions parlementaires, a bien montré que les canaux étaient in-

dispensables dans ces cas d'encombrement pour faciliter et assurer d'une manière certaine l'écoulement des marchandises.

Ces deux modes de transport doivent donc non s'exclure, mais se compléter. Leur rôle respectif a été très exactement défini par M. de Freycinet :

«... Les voies navigables et les chemins de fer sont destinés, non à se supplanter, mais à se compléter, et entre les uns et les autres s'effectue un partage naturel d'attributions. Aux chemins de fer va le trafic le moins encombrant, celui qui réclame la vitesse et qui supporte le mieux les frais de transport ; aux voies navigables reviennent les marchandises lourdes et de peu de valeur qui ne sauraient se déplacer qu'à peu de frais. »

Dans l'état actuel des choses, étant donné les nécessités économiques présentes, l'industrie de la batellerie a un grand rôle à jouer.

C'est bien rarement en effet que l'usine a à sa portée les matières premières les plus riches et le combustible le plus actif. Il faut que le minerai aille trouver la houille ou que la houille aille joindre le minerai. Voilà des déplacements qui, suivant l'expression de M. Couvreur au VIII^e Congrès international de navigation, « sont comme des pertes de force dans les rouages d'une machine ». Il faut qu'ils ne coûtent presque rien. Dans cet ordre d'idées, le bateau est un élément essentiel de l'ou-

tillage industriel et commercial. A côté des chemins de fer, il a un rôle indispensable à remplir.

C'est ainsi du reste qu'en Allemagne on a compris le rôle des deux modes de transport. Nous n'en finissons pas, s'il nous fallait citer toutes les déclarations, identiques au fond, faites à cet égard par des groupements ou des personnalités autorisés. Ces déclarations ont été suivies d'efforts inouïs d'organisation qui ont abouti eux-mêmes aux plus heureuses conséquences. C'est ainsi que le Rhin, dont le tonnage en 1880 n'atteignait que six millions de tonnes à l'intérieur de l'Empire, en portait en 1900 près de trente millions, autant que tous les fleuves et canaux de France ! Sur ses rives se sont outillés des ports presque aussi puissants que nos grandes places maritimes : Düsseldorf, Mannheim, Mayence, Worms, Cologne, entourés d'une ceinture d'industries actives.

Des résultats semblables, dûs à un effort d'organisation louable, doivent nous inspirer mieux qu'une inutile jalousie, mieux aussi qu'une vaine tristesse.

Comme le demandent nos industriels, nos agriculteurs, nos commerçants, beaucoup d'excellents économistes, il faut suivre nos voisins dans la voie où ils se sont engagés, et, à leur exemple, mettre en pleine valeur les ressources incomparables que renferment certaines régions de notre pays.

Pour y arriver, bien des travaux paraissent s'imposer. Le canal dont nous allons étudier la grande utilité, est certainement parmi les plus importants, sinon le plus important d'entre eux (1).

(1) Ce n'est pas à dire que nous refusons de reconnaître l'importance d'autres travaux, tels que :

1^o) L'amélioration du canal du Midi et du canal latéral à la Garonne.

2^o) Le canal latéral à la Loire (ou la Loire navigable).

3^o) L'aménagement de la Seine (ou Paris, port de mer).

4^o) Le canal latéral au Rhône, et ultérieurement, la construction d'un canal mettant en communication la Loire et le Rhône, de Roanne à Givors par St-Etienne.

PREMIÈRE PARTIE

LES RÉGIONS INTÉRESSÉES

Le but du canal dit du Nord-Est étant de relier les régions minières et industrielles de Meurthe-et-Moselle, Meuse, Sambre et Escaut français entre elles et avec les houillères et usines du Nord et le port de Dunkerque, nous croyons devoir commencer notre étude par une description à la fois géographique et économique — dans laquelle prédominera toutefois le côté économique — des deux grandes régions les plus intéressées : régions houillères du Nord, régions minières de l'Est.

CHAPITRE PREMIER

Les Régions houillères du Nord

Industrie, commerce, agriculture, toutes les formes de l'activité humaine sont, dans cette contrée de la France, poussées à un haut degré de perfection.

La riche agriculture de ces régions s'est développée en rapport avec les débouchés qui lui étaient ouverts. Ce sont les céréales qui dominent dans les plaines argileuses de Lille, Béthune, de l'Artois même, greniers naturels des centres industriels tout voisins.

Ces régions tirent surtout leur richesse de l'exploitation, par des milliers de travailleurs, du plus puissant bassin houiller français qui, en 1909, accusait une production totale de 26.578.418 tonnes, de 27.500.000 tonnes en 1910, de 28.109.000

tonnes en 1911 (1). Cent quarante-quatre puits de mine y servent à l'extraction des charbons. Tout cela dénote une activité considérable qui vaut d'être examinée.

On divise, d'ordinaire, les gîtes du Nord en deux bassins : celui du département du Nord et celui du Pas-de-Calais.

(1) Voici la statistique provisoire de la production houillère des bassins du Nord et du Pas-de-Calais, au cours de l'année 1912 (extrait de la « France économique et financière », février 1913).

Compagnies	1912
Aniche	2.405.000
Anzin.	3.411.000
Azincourt	104.000
Béthune.	2.309.000
Bruay.	2.742.000
Carvin	295.000
Courrières.	3.096.000
Crespin.	65.000
Douchy.	378.000
Dourges.	1.450.000
Drocourt.	619.000
Escarpelle.	921.000
Ferfay.	239.000
Flines.	129.000
La Clarence.	90.500
Lens.	3.908.000
Liévin.	2.076.000
Ligny.	202.000
Marles.	1.904.000
Meurchin.	502.000
Ostricourt.	778.000
Thivencelles.	198.000
Vicoigne.	118.000
Nœux.	1.914.000
Totaux.	29.853.500

§ 1. — Le Bassin du Nord

Ce bassin est le prolongement du bassin belge de Sambre-et-Meuse. Il occupe une superficie de 61.518 hectares, répartie entre treize concessionnaires. Le plus illustre de tous est la célèbre Compagnie d'Anzin, qui a fait la fortune des environs de Valenciennes.

L'histoire de la concession d'Anzin mérite d'être connue. Nous ne saurions mieux faire que la reproduire telle que nous l'avons trouvée dans un très intéressant article de M. A. Pawloski :

« En 1717, un sieur Nicolas Désaubois avait découvert du charbon à Fresnes, dans le Hainaut français. Il céda le privilège qui lui fut octroyé à MM. Désandrouin et Taffin, et ceux-ci, après douze ans de recherches et une admirable ténacité, digne des Français de tous les temps, trouvèrent la fameuse veine de Maugretout, en 1734, dans un pauvre faubourg de Valenciennes, qu'on nommait Anzin. Tel fut l'humble point de départ de cette affaire colossale et de la grande industrie du Nord.

« Les seigneurs, que la découverte du « charbon gras » avait stimulés, ne voulurent point laisser à d'autres le bénéfice d'une pareille fortune. Ils revendiquèrent la propriété du sous-sol, en même temps que de leur côté, ils procédaient à des son-

dages. L'avenir de l'industrie minière semblait singulièrement menacé par ce conflit, lorsque, le 19 novembre 1757, une convention amiable intervint entre le prince de Croy, le marquis de Cernay, MM. Desandrouin et Taffin. La propriété des mines fut partagée en 24 sous ou 288 deniers divisibles. Les 288 deniers — ou actions — d'Anzin furent, dans la suite, divisés en centièmes. Jamais il ne fut créé d'autres actions, et le succès de l'opération ne nécessita, à aucun moment, l'émission d'obligations. Ce succès fut tel qu'en 1759 la production d'Anzin se chiffrait à 103.000 tonnes, et en 1889 à 2.850.000 tonnes. En 1901, elle atteignait 2.900.000 tonnes, et en 1910, près de 3 millions et demi de tonnes. Cette brillante exploitation connut toutefois des jours plus moroses : en 1810, elle ne produisait que 25.000 tonnes. »

La Société d'Anzin a groupé huit concessions : celles d'Anzin, de Denain, de Raismes, de Saint-Saulves, de Vieux-Condé, de Fresnes, d'Odomez et d'Hasnen. Elle n'utilise pas moins de dix-huit puits, et possède un chemin de fer de 68 kilomètres de longueur. Son personnel compte une petite armée de 15.000 hommes.

Autour de Douai et de Somain s'étendent à l'ouest d'Anzin une série d'exploitations moins importantes : Azincourt, Douchy (Lourches), L'Es-

carpelle, Flines-les-Raches, mais entre lesquelles il faut distinguer la forte exploitation d'Aniche, qui, en 1910, a produit plus de deux millions de tonnes de charbon pour dix puits d'extraction.

Le bassin d'Anzin se relie aux flons belges du pays de Mons par les concessions de Quiévrechain (Crespin), de Vicoigne et de Thiveucelle, dont le débit vient accroître la production totale du bassin, et la porter à plus de 7 millions de tonnes.

Les rives de l'Escaut sont couvertes de vastes établissements métallurgiques. Qu'il nous suffise de citer les aciéries du Nord et de l'Est et surtout les fameuses aciéries de Denain et d'Anzin, auxquelles M. Paulin Talabot donna après 1870 une si puissante impulsion. La fabrication des rails, l'application des procédés Bessemer les ont fait croître à un degré d'importance connu actuellement de tous. Bien d'autres usines métallurgiques existent encore, mais ce serait une énumération fastidieuse.

« De Douai aux bords de l'Escaut, de Denain à Valenciennes et à la frontière, ce ne sont que hauts fourneaux, fonderies, forges, qui font de l'immense plaine comme les champs phlégréens de l'ancienne mythologie » (1).

(1) *Ardouin-Dumazet*. — Voyages en France (19^e série) 1893.

§ 2. — **Le Bassin du Pas-de-Calais**

La grande formation houillère du département du Nord se prolonge, au-delà de Douai, vers l'ouest, par les gîtes du Pas-de-Calais, qui se poursuivent jusqu'à Estrée-Blanche, sur une soixantaine de kilomètres, réduite à quelques centaines de mètres à son extrémité occidentale.

Vingt-deux concessions se répartissent le sous-sol du Pas-de-Calais. Ce sont, de l'est à l'ouest : celles de Dourges, dont la production atteint près de 1.300.000 tonnes, Courrières, rendue tristement célèbre par la terrible catastrophe survenue en mars 1906, et qui livre au commerce 2 millions et demi de tonnes. La concession de Lens extrait 3.500.000 tonnes par ses quatorze puits. Lens est vraiment la capitale de ce pays noir du Pas-de-Calais, royaume de la houille, du feu et du fer, dont la richesse est plus considérable encore que celle du territoire de Valenciennes. « Les fumées, écrivait M. Pawloski, ont noirci les maisons, ajoutant à la tristesse qui vient de l'atmosphère et du décor. Cependant, partout la vie circule, des trains immenses entraînent vers les villes lointaines les charbons de choix, des flottilles de chalands sillonnent les canaux et des fours à coke y embrasent l'air. »

Au voisinage de Lens, Liévin, Bully-Grenay, Nœux, Bruay, Marles, Ferfay, Ligny-les-Aires,

Carvin, Meurchin, Ostricourt (Oignies), Drocourt (Hénin-Liétard), débitent un *tonnage toujours croissant*. La Société des Mines de Béthune, qui a son siège à Bully-Grenay, produit 2.100.000 tonnes, celle de Bruay 2.500.000, celle de Nœux 1.800.000, Liévin à peu près autant. Cet ensemble d'exploitation fournit actuellement 20 millions de tonnes.

Depuis 1842, époque de la découverte de ce bassin, les recherches ont été et sont encore poussées avec une sûreté de méthode parfaite. Le Pas-de-Calais n'a pas, en effet, dit encore son dernier mot en matière de gîtes houillers. D'autres concessions situées au midi du bassin contribueront bientôt à la production nationale. En outre, le Boulonnais renferme trois concessions, d'une étendue de 5.226 hectares, dont une seule, celle de Ferque, est actuellement livrée aux mineurs.

La houille est donc abondante et les ressources de ces régions privilégiées doivent être regardées comme « un des plus beaux fleurons de nos richesses minérales ».

CHAPITRE II

Les Régions minières de l'Est

La plus militaire des régions françaises est aussi l'une de nos provinces industrielles les plus actives et les plus riches. Elle est, par excellence, le pays du fer, qu'on extrait des entrailles de la terre, minerai devenu fonte dans les fonderies, acier épuré dans les aciéries, et bientôt transformé dans des établissements innombrables. C'est aussi le pays du sel (en 1910, les mines de sel gemme de la Meurthe-et-Moselle ont fourni 672.962 tonnes de sel, soit 80 % de la production de la France entière). Nombreux sont encore les autres éléments de richesse, industries et commerces divers, qui font jouer à cette région un rôle à part dans la production nationale : briqueteries, fabriques de chaux ou de ciment, faïenceries, carton-pâte, carton laqué, ver-

ries d'art, etc. La Lorraine présente tous les caractères d'un riche bassin industriel.

L'industrie métallurgique est une des plus anciennes industries lorraines. Comme la verrerie, elle a trouvé dans les riches forêts du pays l'un des principaux éléments de sa fortune. Pendant des siècles, elle utilisa des gîtes superficiels de minerai dit « ferfort » contenant peu de phosphore et donnant des fers très purs par le traitement de la fonte dans les bas foyers (1). Ces gisements superficiels s'épuisant vite, il fallut bien recourir à la « minette », minerai contenant du phosphore. La nécessité de chercher ces autres approvisionnements de minerai se fit sentir au cours de la période 1840-1846, au moment même où l'industrie métallurgique française, perfectionnant son outillage et ses méthodes, agrandissait les hauts fourneaux et tendait à substituer définitivement le coke au charbon de bois. La conclusion du traité de commerce avec l'Angleterre, en 1860, accéléra la transformation commencée dès la fin du règne de Louis-Philippe. Afin de résister à la concurrence des fontes anglaises, les maîtres de forges lorrains continuèrent d'accroître la capacité de leurs usines et recoururent, de plus en plus, à la « minette » et au combustible minéral. En 1869, la

(1) Pour détails complémentaires, cf. *Louis Laffitte* : la région lorraine, son évolution, son essort. (Bulletin de la Chambre de commerce de Nancy, octobre 1912).

production des deux départements de la Moselle et de la Meurthe représentait près de 50 % de la totalité du minerai extrait en France, plus de 30 % de la production de la fonte, 14 % de la production des fers et aciers communs.

Après le funeste traité de Francfort, l'avenir de la métallurgie lorraine semblait d'autant plus compromis que les Allemands avaient annexé les usines les plus puissantes en y ajoutant toute la partie du sol que les géologues de l'époque considéraient comme devant renfermer du minerai exploitable. « On considérait que la formation ferrugineuse n'était puissante et riche que sur les affleurements et que l'on ne pouvait guère compter que sur une bande de deux kilomètres de largeur pour la zone exploitable. La frontière reportée derrière cette limite d'exploitabilité devait être considérée comme un désastre irrémédiable pour l'avenir de l'industrie sidérurgique française (1) ».

Le minerai oolithique n'étant connu que par des affleurements, les Allemands croyaient posséder, le long de la nouvelle frontière, tous les affleurements connus.

« En France, écrit M. Louis Laffitte dans le remarquable article précité, on ne songea d'abord

(1) *Th. Laurent.* — L'industrie métallurgique, le Musée social, Mémoires et documents, avril 1912, n° 4, p. 124.

qu'à reconnaître quelques îlots de minerai qui émergeaient le long de la frontière.....

« On ne pouvait prévoir encore quel développement cette industrie métallurgique allait prendre dans les années qui suivirent.

« La période de 1880 à 1900 a été marquée, en effet, par deux découvertes qui, au point de vue métallurgique, ont complètement changé la face des choses en Lorraine. L'une est d'ordre géologique : c'est la découverte de gisements profonds de minerai oolithique ; l'autre est d'ordre technique : c'est la découverte de procédés nouveaux de fabrication permettant de transformer en acier la fonte, provenant de minerais phosphoreux lorrains, qui jusque-là ne servait qu'à fabriquer des objets moulés et du fer puddlé ».

On trouvera dans les écrits des savants spécialistes, qui ont eu l'honneur de collaborer à la découverte ou à la mise en valeur des nouveaux gisements de minerai lorrain, le détail des recherches difficiles grâce auxquelles ont été reconnus les trésors qui dormaient dans le sous-sol de Meurthe-et-Moselle (1).

(1) Voir : *Georges Rolland*. — (Extrait du compte rendu du VIII^e Congrès géologique international, 1900). — Paris, 1901, p. 664-692.

Fr. Villain. — Le gisement de minerai de fer oolithique de la Lorraine (*Annales des Mines*, 1902, p. 113-220-223-322).

L. Bailly. — L'exploitation du minerai de fer oolithique de la Lorraine (Extrait des *Annales des Mines*, livraison de janvier 1905. Paris, 1905.)

Ces recherches ont abouti à la découverte complète, dans *la région de Briey*, d'un magnifique bassin ferrifère, dont la richesse est évaluée à 3 milliards de tonnes. *C'est le gisement de minerai de fer le plus important du monde, actuellement connu.* Les premières concessions ont été attribuées en 1884. Il fallut dix ans pour les mettre en valeur. Le gisement se trouvait à une profondeur variant de 60 mètres à 240 mètres. Les venues d'eau ayant souvent rendu difficiles les opérations de fonçage, l'exploitation définitive du bassin de Briey n'a commencé qu'en 1894 ; mais, depuis, elle s'est développée très rapidement.

En 1894, année de simples recherches, ce bassin produisait seulement 9.000 tonnes ; en 1900, 318.000 tonnes ; en 1905, 2.354.000 tonnes ; en 1907, 4.167.000 ; en 1909, 6.310.000 ; en 1911, 10.413.000 tonnes, soit plus de 70 % de la production totale lorraine qui a atteint près de 15.000.000 de tonnes en 1911.

D'une admirable richesse, le bassin de Briey a une étendue de plus de 40.000 hectares. Dix-sept concessions sont en pleine exploitation ou achèvent leurs travaux préparatoires : Jœuf, Homécourt, Auboué, Moutiers, Valleroy, Droitaumont, Jarny dans le bassin de l'Orne, au sud-est et au sud de Briey ; Landres, Tucquegnieux, Pienne, Saucy, Amermont, Joudreville, La Mourière, Murville,

Saint-Pierremont, dans le bassin de Landres, au nord-ouest de Briey.

Le total des concessions accordées atteint quarante-quatre. Vingt-neuf demandes sont en instance !

Un pareil développement n'a pu s'opérer sans une modification profonde dans la vie générale du pays. Des villes sont sorties de terre, comme Conflans-Jarny, qui s'est élevée autour de la gare. Jœuf, hier bourg perdu, compte près de 10.000 habitants. Auboué a gagné plus de 2.000 habitants en dix ans. Tucquegnieux, presque autant. L'arrondissement de Briey, plus de 10.000.

Le développement inattendu du bassin de Briey a fait oublier un peu que le département de Meurthe-et-Moselle possédait d'autres gisements de fer excellents qui font encore bonne figure dans le bilan économique du pays. Si, en 1908, le bassin de Briey seul produisait 4.600.000 tonnes de minerai, la Lorraine Française fournissait à la métallurgie un total de 8.850.000 tonnes. Il convient donc, dans cette revue rapide des ressources des régions les plus intéressées au percement du canal, de restituer aux *bassins de Longwy et de Nancy* la place qui leur est due.

Le *bassin de Nancy*, le plus au sud, comprend environ 18.000 hectares, en partie en exploita-

tion (1), dans les vallées de la Moselle, de la Meurthe et de leurs affluents, et sous la grande forêt de Haye, c'est-à-dire dans la zone comprise entre Nancy, Toul et Vézelize.

La production de cette zone varie aujourd'hui entre 1.500.000 tonnes et 2.000.000 de tonnes. En 1903, elle atteignait 1.670.000 tonnes ; en 1905, 1.700.000 tonnes ; en 1908, 1.950.000 tonnes. Il y a donc progression manifeste du tonnage, ce qui prouve que l'on ne doit pas mépriser ce bassin, renfermant encore, selon des présomptions autorisées et fondées (2), plus de 200 millions de tonnes de minerai.

Malheureusement, le minerai n'est pas très riche, et il contient des substances infusibles qui lui font préférer le minerai de Briey.

Le *bassin de Longwy* fournit, au contraire, des minerais plus recherchés par les métallurgistes, parce qu'ils contiennent plus de fer et qu'ils se traitent plus facilement dans les hauts fourneaux. Leur mise en valeur n'offre, du reste, aucune difficulté, le minerai se rencontrant presque à la surface du sol. « L'exploitation se pratique, en général, à ciel ouvert (Hussigny), ou bien, comme dans les an-

(1) En 1911, le bassin de Nancy comprenait 44 concessions, dont 21 en exploitation et 2 en préparation.

(2) Etudes de M. Nicou, professeur à la Faculté des Sciences de Nancy.

ciennes mines de Normandie, par des galeries sortant à flanc de coteau (1) ».

En 1911, 24 concessions, dont la moitié exploitée, se partageaient le bassin.

En 1905, ce bassin produisait 2.300.000 tonnes. En 1908, la production n'avait pas progressé, après s'être élevée à 2.700.000 tonnes en 1907. Cette stagnation de tonnage s'explique par le succès des minerais de Briey. On assure que ce bassin renfermerait encore 250 à 300 millions de tonnes.

Et il ne semble pas que le département de Meurthe-et-Moselle ait encore révélé tous ses gîtes de fer ! Des prospecteurs nombreux pensent qu'entre le bassin de Briey et celui de Longwy existent de nouvelles richesses exploitables, quoique plus difficilement que celles dont nous venons de parler.

Toutes ces richesses sont constituées, on le sait, par des minerais phosphoreux. Mais, ce qui était autrefois une cause de mévente et d'infériorité est devenu, de nos jours, cause de supériorité et de plus value. Par une fortune providentielle, au moment même où l'on reconnaissait l'importance du gisement lorrain, deux Anglais, *Thomas* et *Gilchrist*, trouvaient le moyen d'obtenir des aciers de bonne qualité en traitant les fontes issues de mine-

(1) Nous empruntons la plupart de ces renseignements à M. Pawloski « Le sous-sol de la France ».

rais phosphoreux. « Bien plus, le procédé Thomas et Gilchrist ne réussit que si les fontes traitées sont assez riches en phosphores. Si elles en contiennent trop peu, l'opération ne réussit pas. Or, les minerais de l'Est de la France ont juste la proportion de phosphore nécessaire pour que les fontes que l'on en tire conviennent parfaitement bien, sans aucune addition, au traitement du convertisseur Thomas (1). ».

La découverte et l'exploitation du bassin de Briey coïncidèrent avec le moment où les brevets Thomas-Gilchrist tombaient dans le domaine public. A mesure que les concessions devenaient plus nombreuses, les hauts fourneaux et aciéries se multiplièrent, notamment dans le bassin de Briey et dans le bassin de Longwy, et, en 1900, la nouvelle métallurgie de l'Est se révéla d'une façon sensationnelle, à l'Exposition universelle de Paris. Depuis, la prépondérance de la Lorraine s'est encore accrue.

« On compte, en France, 117 hauts fourneaux d'une capacité de 13.006 tonnes; le département de Meurthe-et-Moselle en possède 72, d'une capacité de 9.332 tonnes et en construit 10 autres. Il s'est spécialisé dans les produits de qualité ordinaire : rails, poutrelles, gros profilés commerciaux, pour la fabrication desquels il est au premier rang. Cette

(1) *Louis Laffitte*. — Article déjà cité.

forte production lui permet de pourvoir à l'approvisionnement d'un grand nombre d'usines françaises ».

Cette grosse industrie a suscité naturellement l'éclosion de nombreuses industries d'importance moindre, mais considérable encore : constructions électriques, mécaniques, etc. Toutes ces industries ont vu leur réputation grandir sans cesse.



Ces riches régions, quoique unies par un long réseau de voies ferrées et de voies navigables, demandent l'amélioration du réseau existant et la création de voies nouvelles, au premier rang desquelles elles placent sans hésitation le canal du Nord-Est.

Dans les transports nécessaires à une telle activité industrielle, la part de la batellerie est considérable. Elle doit, en effet, assurer l'arrivée en Lorraine des combustibles minéraux des bassins du Nord et du Pas-de-Calais et assurer par ailleurs aux hauts fourneaux du Nord le minerai de l'Est, tout en joignant à la mer du Nord (Dunkerque) les régions qui le renferment.

C'est par les canaux de la Marne au Rhin, de l'Aisne à la Marne, de l'Oise à l'Aisne et de Saint-Quentin que sont assurées actuellement les commu-

nications si importantes entre le Nord et l'Est. Leur longueur et leur organisation souvent défectueuse constituent un obstacle certain au développement de ces communications. Le canal projeté unissant *directement* ces contrées où sont accumulées tant de forces vives, faciliterait leur pleine et entière utilisation. Ce ne serait là, du reste, que l'un de ses nombreux avantages.

DEUXIÈME PARTIE

DESCRIPTION ET HISTORIQUE

CHAPITRE PREMIER

Description des Dispositions projetées

§ 1. — Canal de Longwy à l'Escaut

Le canal projeté, de Longwy à l'Escaut, comporte plusieurs sections.

1^{re} Section. — *Canal de la Chiens*

Ce canal part de Mont-Saint-Martin, en face des aciéries. Il suit la vallée de la Chiens, passe à Longwy, Rehon, Longuyon, Chauvency, Saily près

de Carignan, et se soude, au Petit-Remilly, au canal latéral à la Meuse (canal de l'Est).

La section de Mont-Saint-Martin au Petit-Remilly aurait 93 kilomètres de longueur.

Les écluses prévues par les avant-projets dressés en 1882 sont au nombre de quarante-deux. Mais, depuis, l'observation a été faite que ce nombre paraît susceptible d'être réduit.

Ces mêmes avant-projets fixaient à ces écluses les dimensions suivantes :

Longueur	40 m. 50
Largeur	5 m. 50
Profondeur	2 m. 50

Elles permettraient l'emploi de bateaux pouvant porter 400 tonnes au maximum (1).

Le débit de la Chiers à Mont-Saint-Martin a été reconnu insuffisant pour l'alimentation du canal

(1) Les projets préparés par l'Administration des Travaux publics ont été arrêtés en vue de la circulation des péniches du Nord, naviguant au tirant d'eau de 1 m. 80 avec une charge d'environ 300 tonnes. Cette prévision est conforme aux prescriptions de la loi du 5 août 1879, relative à l'amélioration du réseau des canaux français. En étudiant le prix probable du fret sur le canal en projet, nous aurons plus loin l'occasion d'indiquer la réduction marquée dans le prix de revient des transports par bateaux qu'entraînerait un approfondissement complémentaire du canal et de ses écluses permettant le passage de chalands de 500 à 600 tonnes.

pendant une partie de l'année. Mais, pour y pourvoir, on a prévu la construction d'un réservoir de deux millions de mètres cubes, qui serait situé en amont de Mont-Saint-Martin et s'étendrait jusqu'à la frontière Luxembourgeoise. Les eaux de la Chiers, grossies de celles de la Crusne, y seraient remontées de Longuyon, soit au moyen de pompes électriques, soit au moyen d'une usine hydraulique à construire à Longuyon.

Pour la partie comprise entre Longuyon et l'embouchure en Meuse (canal de l'Est, branche Nord), l'alimentation pourra être suffisamment assurée par des prises d'eau, pratiquées dans la Chiers.

2^e Section. — *Canal de la Meuse à l'Escaut*

a) Le futur canal emprunte ensuite le canal de l'Est (branche Nord), depuis le Petit-Remilly jusqu'à Mézières, sur une longueur de 35 kilomètres.

b) De Mézières, il débouche dans la vallée de l'Audry, après avoir traversé deux fois la Sormonne, franchit en souterrain, à Liart, le faite séparatif des bassins de l'Oise et de la Meuse, prend ensuite la vallée du Gland, entre dans la vallée du Thon, traverse l'Oise à Etréaupont d'où il se maintient sur le flanc des coteaux de cette rivière jusqu'à Etreux. D'Etreux, il emprunte le canal de la Sambre à l'Oise sur 13 kilomètres jusqu'à Ors.

Par le vallon du Richemont et la vallée de la Selle, il se dirige vers l'Escaut navigable qu'il rejoint à Bouchain.

L'alimentation est assurée par quatre réservoirs projetés dans les vallées de l'Oise, du Gland, de la Sormonne, et par une série de prises d'eau échelonnées sur les rivières et ruisseaux rencontrés.

De Bouchain en remontant l'Escaut, on arrive au canal de la Sensée qui conduit à Douai et Lens, qui permet d'autre part de gagner Lille et Béthune par le canal de la Haute-Deule et d'atteindre Dunkerque par les canaux de l'Aire, de Neuffosse et de Bourbourg. (Voir carte n° 1.)

En descendant l'Escaut, on rencontre Valenciennes à 19 kilomètres de Bouchain, et le canal de Condé à Mons à 32 kilomètres.

La longueur totale du canal du Nord-Est sera donc de 275 kilomètres, savoir :

Parties à construire :

Du Mont-Saint-Martin au canal de l'Est (Petit-Remilly)	93 kil.
Du canal de l'Est au canal de la Sambre à l'Oise	99 kil.
Du canal de la Sambre à l'Oise à l'Escaut.	35 kil.

Parties empruntées :

Au canal de l'Est.	35 kil.
Au canal de la Sambre à l'Oise.	13 kil.
Total.	275 kil.

2. — Canal projeté de Longuyon à Pagny-sur-Moselle par Briey, à titre de prolongement du canal de Mont-Saint-Martin-Longwy à l'Escaut.

a) Canal projeté de Longuyon à Jœuf

Il n'avait été sérieusement question, il y a quelques années, que du canal de Longwy à l'Escaut ; mais le centre des exploitations minières s'étant déplacé depuis, l'étude de ce prolongement prend une importance chaque jour croissante.

Diverses combinaisons ont été mises en avant pour relier la région de Briey au canal de la Chiers ; mais la question n'a jamais fait encore l'objet d'une instruction complète et aucune décision n'est intervenue.

Une *première solution* consiste à faire partir de Longuyon un embranchement du canal, qui monte sur le plateau de Briey par les vallées de la Crusne et de la Pienne, passe à Landres et à Tucquegnieux, puis redescend sur Briey par le ravin du Woigot et de là gagne la vallée de l'Orne qu'il suit jusqu'à la frontière, en desservant Homécourt et Jœuf.

Cette combinaison a été envisagée parcequ'elle dessert également bien le bassin de Landres et celui de l'Orne, et parcequ'elle utilise le canal de la Chiers sur la plus grande longueur possible. Le tracé est en effet très direct, mais il comporte de graves sujétions de construction et d'exploitation.

« L'établissement du canal, disait M. Renaud dans son remarquable exposé lu à la séance de la Chambre de commerce de Nancy du 7 novembre 1911, est compliqué par les sinuosités des vallées qu'il emprunte et qui sont déjà occupées en partie par la voie ferrée; il l'est également par la perméabilité des terrains du plateau et par l'importance des expropriations dans les centres traversés. L'exploitation serait onéreuse, par la nécessité de faire monter les bateaux de quatre-vingt-six mètres (1) au-dessus de Longuyon, pour redescendre de cent vingt-deux mètres (2) vers l'Orne, à Jœuf, alors que le canal devrait être alimenté par des moyens artificiels, par suite du manque d'eau sur le plateau. Le pays est presque à sec et, pour alimenter la section de Longuyon jusqu'à Homecourt, il faudrait pomper les eaux de l'Orne et les remonter jusqu'au faîte. »

D'autres combinaisons font brancher le canal de Briey sur celui de la Chiers, à vingt-cinq ou trente-cinq kilomètres en amont de Longuyon, ou même sur le canal de l'Est et l'amènent dans la région des étangs de la plaine de Voèvre d'où il gagne, par Etain (Meuse), la vallée de l'Orne, qu'il suit jusqu'à Jœuf.

(1) De la cote 212,80 à la cote 298,60.

(2) De la cote 298,60 à la cote 176,50.

« Ce tracé, d'après M. Renaud, établit le canal dans des conditions techniques plus pratiques. Le point haut du terrain n'est qu'à la cote 214, ce qui éviterait aux bateaux 84 mètres de montée. La présence de nombreux étangs indique un terrain peu perméable, pouvant fournir des réserves d'eau pour l'alimentation du canal. »

Une *variante* consisterait à faire remonter la partie Sud du tracé vers Landres, pour redescendre vers Briey, sauf à accepter en partie les inconvénients de la première combinaison.

La question reste ouverte, les diverses solutions possibles pouvant être l'objet de discussions et d'objections.

La *solution envisagée par l'Administration* des Travaux publics consisterait, paraît-il, à faire des transports mixtes avec port de transbordement à Longuyon ou à Pierrepont.

b) *Prolongement éventuel du Canal de la Chiers à l'Orne
vers Conflans et Pagny-sur-Moselle*

Pour aller de Jœuf à Pagny-sur-Moselle, il faut remonter la vallée jusqu'à Conflans-Jarny, et suivre ensuite la vallée de l'Yron, affluent de l'Orne. Le bief de partage serait à la cote 230 mètres. Le canal descendrait ensuite dans la vallée du Rupt de Mad, affluent de la Moselle, et le suivrait jusqu'à Pagny, où il rejoindrait la Moselle à la cote 180 mètres.

La longueur du canal serait, de Jœuf à Pagny, d'environ 53 kilomètres. On aurait 50 mètres à monter et 50 mètres à descendre, soit 25 écluses de 4 mètres de hauteur. Le bief de partage de la branche Conflans-Pagny devra être alimenté par des moyens mécaniques amenant les eaux du Rupt de Mad.

Si le projet Longuyon-Jœuf par Briey, Tucquegnieux et Landres était accepté, malgré ses inconvénients indiqués ci-dessus, sa longueur serait d'environ 47 kilomètres. La longueur approximative totale des deux sections (Longuyon-Jœuf et Jœuf-Pagny-sur-Moselle) serait alors de 100 kilomètres. En raison de son parcours accidenté et des dépenses à faire pour son alimentation, ce canal de Longuyon à Pagny-sur-Moselle serait relativement beaucoup plus coûteux que celui de Longwy à l'Escaut.

Comme nous l'avons déjà fait remarquer, le canal de Longwy à l'Escaut a été étudié bien avant l'autre et son exécution n'entraînera pas forcément celle de son prolongement (Longuyon à Pagny). Ce dernier peut lui-même, nous venons de le voir, être scindé en deux sections bien distinctes et l'on pourrait relier la Chiers à l'Orne par Briey, sans établir la jonction entre l'Orne et la Moselle, par le Rupt de Mad.

CHAPITRE II

Historique de ces divers projets

§1. — Canal projeté de Longuyon à Pagny-sur-Moselle par Briey, à titre de prolongement du canal de Longwy à l'Escaut.

Ainsi que nous le disions plus haut, le projet de ce canal d'embranchement est tout récent. Il ne date que de l'époque où le centre des exploitations minières s'est déplacé en Meurthe-et-Moselle au profit du bassin de Briey, c'est-à-dire de la fin du XIX^e siècle (1890 à 1900).

Nous le trouvons indiqué pour la première fois dans le rapport présenté par M. Guillaïn (1), au nom de la Commission chargée d'examiner le projet de loi tendant à compléter l'outillage national

(1) Cf. *Journal Officiel*. Documents parlementaires. Chambre. Séance du 8 novembre 1901. Annexe n^o 2729. P. 115.

(projet Baudin, 1901), sur la partie de ce projet de loi relative au canal du Nord-Est. « Aucune étude sérieuse, disait le rapporteur, n'a encore été faite de l'embranchement de Briey ni de son prolongement jusqu'à la Moselle..... *Votre Commission a donc résolument écarté comme prématuré le projet d'embranchement en question.* »

Depuis, les diverses combinaisons étudiées dans le chapitre précédent ont été mises en avant. Nous connaissons les difficultés auxquelles elles se heurtent.

§ 2. — Canal de Longwy à l'Escaut

a) Section de l'Escaut à la Meuse

L'idée d'un canal de jonction de l'Escaut à la Sambre — premier tronçon du canal de l'Escaut à la Meuse — a préoccupé les pouvoirs publics dès la fin du dix-huitième siècle.

On le trouve déjà à l'ordre du jour en 1776 ; divers tracés sont proposés quelques années plus tard ; mais la Révolution interrompt les études ; l'Empire ne les reprend pas ; et ce n'est qu'en 1824 que l'affaire est tirée d'oubli.

Durant de longues années, trois tracés sont en présence ; le débat demeure fort complexe, et une enquête ouverte en 1840 sur trois projets différents par les vallées de l'Ecaillon, de la Rhonelle et de la

Selle, soulève une vive polémique (1). Le tracé par l'Ecaillon ne trouve pas, il est vrai, de sérieux défenseurs; mais celui de la Rhonelle est soutenu dans un important mémoire publié le 13 février 1841 par la Société d'Agriculture, Sciences et Arts de l'arrondissement de Valenciennes. Enfin, le tracé par la Selle, préconisé par M. Cordier, ingénieur en chef, directeur des ponts et chaussées du département du Nord, est accueilli très favorablement par l'opinion publique, et l'impression générale résultant de l'enquête est qu'il est vraiment le meilleur.

Si le projet de M. Cordier ne fût pas réalisé, cela tint à ce que, dans l'esprit de l'Administration d'alors, il s'agissait de relier la Sambre soit à l'Oise, soit à l'Escaut, soit au bief de partage du canal de Saint-Quentin, ainsi qu'en témoigne l'article 18 du cahier des charges de la concession de la Sambre canalisée, approuvé le 2 juillet 1825. Or, le canal de la Sambre à l'Oise était concédé pour quatre-vingt-dix-neuf ans, le 29 octobre 1838, et mis immédiatement à exécution.

Peu de temps après, commence la construction des chemins de fer, et, avec elle, survient le discrédit qui, pendant longtemps, a pesé sur les transports par eau. Il n'est plus question que de loin en

(1) La Rhonelle, l'Ecaillon et la Selle sont trois affluents de l'Escaut. La Rhonelle est plus au nord que l'Ecaillon et celle-ci plus au nord que la Selle.

loin du canal de l'Escaut à la Sambre jusqu'en 1877, époque à laquelle le Conseil général du Nord demande la reprise des études, par un vœu puissamment motivé.

Le programme annexé à la loi du 5 août 1879, relative au classement et à l'amélioration des voies navigables (plan Freycinet) donnait à l'entreprise une plus grande envergure et comprenait, parmi les travaux publics à exécuter pour répondre aux besoins constatés jusque-là ou prévus dès cette époque, l'ouverture d'un canal de jonction de l'Escaut à la Meuse.

Cette nouvelle voie navigable fut déclarée d'utilité publique par une loi du 8 juillet 1882.

b) *Section de la Chiers*

Les premières études du canal de la Chiers furent prescrites par une décision ministérielle du 12 octobre 1871, intervenue à la suite d'une demande faite par les industriels du groupe métallurgique de Longwy; mais l'enquête d'utilité publique fut ajournée en raison de la situation financière de l'époque, et ce ne fut qu'en 1879 que l'affaire fut reprise; *elle aboutit à la loi du 26 juillet 1881, qui déclara d'utilité publique l'exécution du canal de la Chiers.*

Les études définitives, fort avancées sur la Chiers, étaient à peine attaquées entre l'Escaut et

la Meuse, lorsque les difficultés budgétaires vinrent entraver le développement normal du programme de la loi du 5 août 1879. « L'homme de grand talent qui avait conçu le nouveau programme d'amélioration des voies navigables françaises vit, en effet, son œuvre faussée et compromise par les exigences régionales et par l'âpreté des revendications particulières (1). » Il fallut majorer d'un tiers les dépenses prévues. L'ensemble des entreprises projetées s'élevait à plus de deux milliards. Les crédits annuels suivaient une progression effrayante : 52 millions en 1879, 103 en 1880, 146 en 1883. Il fallut renoncer à la plupart des projets; 973 millions de travaux furent abandonnés.

Les canaux de l'Escaut à la Meuse et de la Chiers figurent parmi les entreprises non engagées dont l'ajournement fut alors décidé.

*
* *

En 1900, le Conseil supérieur du commerce et de l'industrie procéda à une enquête « tendant à établir le classement, par ordre d'urgence, des travaux d'amélioration ou d'extension à effectuer sur les voies ferrées, *sur les voies de navigation intérieure* et dans les ports maritimes, pour assurer aux divers centres de production et de consommation leur

(1) V. Paul Léon, p. 33.

approvisionnement en matières premières et en combustibles, et pour faciliter les exportations nationales. Le canal de la Meuse à l'Escaut et le canal de la Chiers ont été placés, dans ce classement, au premier rang, par le Conseil supérieur.

Cette vaste enquête, ouverte auprès des Chambres de commerce et des Conseils généraux, a abouti, le 1^{er} mars 1901, au dépôt d'un projet de loi « tendant à compléter l'outillage national par l'exécution d'un certain nombre de voies navigables nouvelles, l'amélioration des canaux, des rivières et des ports maritimes » présenté par M. Pierre Baudin, alors Ministre des Travaux publics.

Ce projet de loi, tenant compte des résultats de l'enquête ouverte par le Conseil supérieur du commerce et de l'industrie, reprenait les canaux de l'Escaut à la Meuse et de la Chiers, *réunis sous le nom de canal du Nord-Est*, au nombre des travaux neufs répondant à des besoins certains (1). M. Aïmond soutint énergiquement l'adoption totale du programme Baudin dans un rapport général remarquable (2) où il soulignait judicieusement son heureuse caractéristique.

(1) A cause du long délai écoulé depuis la promulgation des lois de 1881 et de 1882, déclarant séparément d'utilité publique les deux sections du canal du Nord-Est, le gouvernement crût devoir demander à une nouvelle loi, les pouvoirs nécessaires pour engager les travaux.

(2) Journal Officiel. Documents parlementaires. Chambre. Annexe n° 2599., p. 965.

« Le projet, disait-il, marque un progrès considérable dans la conception de la méthode qui doit enfin présider à l'érection de notre outillage national. Il consacre formellement la théorie si bien mise en pratique par nos rivaux, à savoir qu'en matière de stratégie commerciale, il importe au premier chef de rassembler toutes ses forces sur quelques points bien choisis, d'y faire affluer tous les moyens de communication possibles, de l'extérieur par des ports de grand accès, et de l'intérieur par une heureuse combinaison de voies ferrées et de voies fluviales ».

Dans les séances des 27 et 28 janvier 1902, la Chambre des députés adoptait le projet de loi Baudin, dont la partie relative au canal du Nord-Est avait fait l'objet du rapport de M. Guillaïn, déjà indiqué.

Mais, la Commission sénatoriale, chargée d'examiner le projet de loi adopté, ne tira pas toutes les conclusions pratiques de l'enquête, aussi sérieuse que vaste, élaborée par le Conseil supérieur du commerce et de l'industrie. Le rapporteur (1) se borna à proposer l'adoption d'un projet de loi, dont l'article unique autorisait le Ministre des Tra-

(1) V. rapport général sur le projet de loi tendant à compléter l'outillage national... par M. Monestier, sénateur. — Sénat, documents parlementaires Séance du 10 février 1903. Annexe n° 37, p. 55.

vaux publics à poursuivre l'exécution de vingt projets, choisis parmi ceux que la Chambre avait votés en 1902, *mais dont était exclu le projet du canal du Nord-Est*. Chacun de ces vingt travaux décidés devait, de plus, faire à nouveau l'objet d'une proposition législative à discuter successivement devant les Chambres. Ils ne recevaient donc pas eux-mêmes une sanction précise, mais en quelque sorte « l'inscription à un tableau d'encouragement ».

Quelle pouvait être la raison de la suppression pure et simple du projet du canal du Nord-Est ? Nous répondrons, avec M. Paul Léon, « qu'on la chercherait vainement dans le rapport Monestier, à travers l'exposé des faits, dont on ne peut s'empêcher de regretter le laconisme ». Ajoutons, encore avec lui, « que des conclusions aussi brèves ne pouvaient pourtant se justifier que par des motifs bien fondés ; que toute condamnation suppose des considérants, et que tout l'immense effort accompli par le Gouvernement, la Commission de la Chambre, les Services des Ponts et Chaussées et les Chambres de commerce, méritaient assurément les honneurs d'une discussion ».

Quoi qu'il en soit, et si insuffisantes qu'aient été les conclusions de la Commission sénatoriale, *la loi du 22 décembre 1903* réduisit sérieusement le programme Baudin, avant même qu'il reçût un com-

mencement d'exécution, et compris parmi ces suppressions le canal du Nord-Est.

*
* *

Le programme Baudin se distinguait encore par une nouveauté (audacieuse, pour l'époque) au point de vue financier et dont nous aurons plus loin l'occasion de reparler plus longuement.

Les intéressés directs étaient appelés à concourir à la dépense, ce qui était du reste une manière simple et infaillible d'apprécier l'utilité que le commerce et l'industrie de la région attachaient aux travaux projetés.

A l'exemple de ce qui se passe en Allemagne, on devait demander au produit des péages la compensation d'une partie des frais occasionnés par la construction des canaux.

Ces péages, qu'il ne faut pas confondre avec l'impôt sur la navigation (qui demeure supprimé), outre qu'ils devaient être très légers, étaient spécialisés, quand à leur perception, dans des lieux délimités, et spécialisés encore quant à leur emploi. Le produit n'en pouvait être affecté qu'à payer les dépenses relatives à l'amélioration qui le motivait; dès que les dépenses étaient payés intégralement, on cessait de le percevoir.

*
* *

Le Sénat a donc écarté, en 1903, le canal du Nord-Est et retranché ainsi du programme Baudin un des principaux et des plus utiles travaux projetés.

Mais les besoins sont permanents et, par leur permanence même, s'imposent toujours à l'attention des intéressés et des gouvernants soucieux de leurs devoirs.

Depuis la loi du 22 décembre 1903, les Chambres de commerce des régions les plus intéressées : Nancy, Valenciennes, Cambrai, Dunkerque, etc., ont bien souvent étudié cette importante question et émis des vœux fortement motivés en faveur de sa solution rapide.

Nous n'en citerons qu'un, émis le 1^{er} mars 1910, par la Chambre de commerce de Nancy :

« ... Que les pouvoirs publics assurent, dans les conditions les plus favorables, l'extension et la facilité d'exploitation des réseaux ferré et navigable de la France, et tout particulièrement de l'Est et du Nord. »

« Que notamment, en ce qui concerne les voies navigables : ils reprennent les études du canal du Nord-Est (1). »

(1) V. Bulletins de la Ch. de Com. de Nancy (années 1909, 1910, 1911).

Bulletins de la Ch. de Com. de Dunkerque (octobre 1909, mars 1911, août 1911, octobre 1911).

Bulletins de la Ch. de Com. de Valenciennes (septembre 1906, novembre 1911).

Les *Congrès nationaux de navigation intérieure*, organisés depuis 1907 par l'Association française pour l'amélioration et la défense de la navigation intérieure, ont aussi étudié la question du canal du Nord-Est. A la suite du II^e Congrès national de navigation intérieure tenu à Nancy, les 26, 27 et 28 juillet 1909, le vœu suivant était adopté (1) :

« Le Congrès de Nancy, considérant que la construction du canal du Nord-Est serait de la plus haute utilité, pour hâter la mise en valeur ou le développement des bassins industriels du Nord et de l'Est de la France et aussi pour donner aux ports français le fret de sortie qui leur manque ;

« Emet le vœu que les Chambres de commerce des régions intéressées assurent, dans le plus bref délai, les voies et moyens nécessaires à la réalisation du projet. »

Tout dernièrement encore, le IV^e *Congrès national des Travaux publics* français, qui s'est tenu à Paris du 18 au 20 novembre 1912, émettait un vœu en faveur du canal du Nord-Est.

La question est donc bien actuelle. La fin de son historique nous amène à l'énumération d'*institutions officielles* très récentes dont la création aura, nous l'espérons, une heureuse influence sur la re-

(1) Après lecture et discussion d'un rapport remarquable du Comte de Saintignon sur « le Canal du Nord-Est ».

prise des études définitives ayant trait au projet et devant amener son exécution.

Le 2 avril 1908, M. Barthou, alors Ministre des Travaux publics, demandait, par lettre, au Conseil général des Ponts et Chaussées, de fixer les lignes de navigation nouvelles qu'il convenait d'exécuter et appelait spécialement l'attention du Conseil sur le canal du Nord-Est, « ligne de trafic international à la réalisation de laquelle, disait-il, notre pays semble particulièrement intéressé ». Le Ministre ajoutait « que la loi du 22 décembre 1903 était loin d'avoir résolu d'une façon complète et définitive le vaste problème de la navigation intérieure ».

Un peu plus d'un an après, — le 29 juillet 1909 — un rapport inséré au *Journal Officiel* faisait connaître la réponse du Conseil général des Ponts. Pour lui, la question ne se posait pas et sa solution pouvait être différée !

Mais cet avis provoqua à bon droit de vives protestations et fut vivement critiqué dans le monde industriel et commercial français. Voici un exemple de ces critiques, extrait d'une délibération de la Chambre de commerce de Roanne :

« Ce corps d'ingénieurs, assurément très compétent au point de vue technique, ne l'était pas suffisamment pour donner un avis éclairé sur une question d'ordre économique. Aussi ces hauts fonctionnaires ont-ils tranché la question comme des fonc-

tionnaires et comme des mathématiciens, sans comprendre que l'avenir économique de la France était en jeu, et sans voir les progrès considérables des pays voisins en matière de navigation intérieure.

« Alors que tous les esprits éclairés ont conscience du grand effort que doit faire notre pays s'il veut soutenir victorieusement la concurrence passagère, seul le Conseil général des Ponts et Chaussées ne paraît pas s'en douter.

« Au surplus, les chiffres qu'il admet sont parfaitement contestables, etc. »

Il est difficile d'être plus dur.

Laissant de côté les considérations techniques sur lesquelles nous n'avons pas à nous prononcer et n'envisageant que celles qui touchent à l'ordre économique et commercial, nous pensons également qu'il est utile d'étudier les solutions correspondant à des nécessités nouvelles.

Ce qui a été fait dans le passé ne saurait en effet nous amener à conclure qu'on ne peut rien faire dans l'avenir !

C'est donc avec une satisfaction très vive que nous avons appris la récente création (1), au Ministère des Travaux publics, d'un *Office National de la Navigation*, ayant pour objet de centraliser et de porter à la connaissance du public les renseigne-

(1) Cette création date du 23 septembre 1912.

ments de toute nature concernant la navigation intérieure, de rechercher tous les moyens propres à développer la navigation, de provoquer et, au besoin, de prendre toutes mesures tendant à améliorer l'exploitation des voies navigables.

En même temps, il est institué, auprès de cet Office de la Navigation, un *Comité consultatif de la Navigation intérieure*. Ce comité se réunira une fois par an et donnera son avis sur toutes les questions qui lui seront proposées par le Ministre au sujet de la navigation intérieure.

Une *Commission extraparlamentaire*, chargée d'étudier et de proposer les combinaisons financières propres à assurer la rapide exécution des grands travaux de navigation intérieure ou maritime dont l'utilité aura été reconnue, a été, d'autre part, nommée à la même date.

Le président du nouvel Office National de la Navigation est M. Charles Blanc, Conseiller d'Etat; le vice-président, M. Dusuzeau, Inspecteur général des Ponts et Chaussées. L'Office comprend dix membres en tout.

Le Comité consultatif, qui comprend quarante membres, est présidé par M. Pierre Baudin, Sénateur, président de la Ligue Maritime Française, Ministre actuel de la Marine.

Enfin, M. de Freycinet préside la Commission extraparlamentaire.

Tel est le dernier état de la question. Cette déjà trop longue histoire ne se terminera que le jour où éclairé enfin par les renseignements utiles fournis par les Chambres de commerce et d'une façon générale par toutes les collectivités, associations ou personnes intéressées, ce nouvel Office National de la Navigation fera aboutir un projet déclaré d'utilité publique depuis plus de trente ans (lois des 26 juillet 1881 et 8 juillet 1882).

TROISIÈME PARTIE

NÉCESSITÉ DU CANAL

Nous avons vu que des réclamations très énergiques ont été élevées, tendant à faire ajouter au canal projeté un embranchement qui, partant probablement du canal de la Chiers, s'élèverait sur le plateau de Briey et en suivrait la ligne médiane jusqu'à la vallée de l'Orne.

Quelques-uns des réclamants veulent même prolonger cet embranchement jusqu'à Pagny-sur-Moselle.

Le but de ce canal d'embranchement serait de mieux desservir les riches concessions minières du bassin de Briey et les établissements métallurgi-

ques qui s'y trouvent déjà ou qui s'y édifieront bientôt. En prolongeant en outre l'embranchement jusqu'à Pagny-sur-Moselle, on diminuerait notablement la distance du bassin de Nancy aux houillères du Nord.

Sans doute, ce seraient des compléments très utiles au canal du Nord-Est; mais *peut-être vaut-il mieux ne pas ajouter actuellement cette nouvelle entrave à l'exécution du projet principal.*

Il ne faut pas oublier, en effet, qu'aucune étude sérieuse n'a encore été faite de l'embranchement de Briey ni de son prolongement jusqu'à la Moselle. On peut seulement affirmer que le supplément de dépense étant très considérable pourrait mettre longtemps encore obstacle à l'exécution du canal du Nord-Est, proprement dit.

Vu son importance, cet embranchement sera certainement acquis à son heure, dès qu'on aura passé à l'exécution de la grande ligne. Ce sera l'œuvre de l'avenir, une œuvre d'une utilité incontestable, mais qu'il n'est pas absolument nécessaire d'entreprendre en même temps que la branche Longwy-Escaut, depuis si longtemps attendue. Chaque jour suffit à sa peine et il ne faut pas trop embrasser à la fois.

Même limité à la vallée de la Chiers, le canal du Nord-Est pourra recevoir à Longuyon, par voie ferrée, les minerais et les produits métallurgiques du

bassin de Briey et en assurer ensuite le transport par eau jusqu'à Valenciennes ou à Charleroi, plus économiquement que ne le comporterait le transport par fer depuis la mine ou la forge jusqu'à destination. C'est ce qui ressort très nettement des comparaisons de tarifs faites par M. Guillaïn dans son rapport du 8 novembre 1901 (1).

L'Administration a d'ailleurs envisagé une combinaison d'après laquelle Briey et Jœuf seraient desservis par des chemins de fer industriels les reliant au futur port de Longuyon.

Ce point important élucidé, revenons au canal du Nord-Est proprement dit.

(1) M. Guillaïn a fait ses calculs en supposant pour les minerais un péage de 5 millimes et un fret de 7 millimes par tonne kilométrique. Ce fret est d'autant plus acceptable qu'il s'agit d'un fret de retour, nécessairement recherché par les bateaux qui amèneront aux forges de l'Est les houilles et cokes du Pas-de-Calais et du Nord.

CHAPITRE PREMIER

Utilité du Canal

Dans l'introduction qu'il écrivit pour l'ouvrage de M. Paul Léon, M. P. Baudin s'exprimait ainsi :

« Le canal du Nord-Est est le trait d'union indispensable du pays de la houille et du pays du minerai. Il y a des hauts fourneaux dans le Nord qui ont du coke sur place et attendent le minerai de l'Est, et il y a des hauts fourneaux dans l'Est qui ont le minerai sur place et appellent le coke du Nord.

« Ne faites pas le canal, le Nord fera venir le minerai de l'étranger, et l'Est le coke d'Allemagne ».

Ces lignes n'indiquent que l'avantage principal du canal pour les régions indiquées. Elles doivent être complétées.

§ 1. — Abréviation de parcours

Il n'existe pas, en effet, de voie navigable longeant la frontière Nord-Est de la France depuis Dunkerque jusqu'à Longwy et reliant entre elles, et avec le port français qui les dessert, les différentes régions industrielles de cette zone.

Les bateaux qui vont du nord dans l'est, ou inversement, sont astreints à de longs détours par la ligne de Mons à Paris (canal de Saint-Quentin), par les canaux de l'Oise à l'Aisne et des Ardennes.

Si l'on envisage deux centres importants du Nord : d'une part les bassins houillers, d'autre part le groupe industriel de Maubeuge, on constate que, s'ils sont peu distants à vol d'oiseau et bien desservis par voie ferrée, les relations par voie d'eau ne peuvent se faire qu'en descendant bien loin vers le Sud jusqu'à Tergnier, point de jonction des canaux de Saint-Quentin et de la Sambre à l'Oise, tandis que le second de ces centres est immédiatement relié à la Belgique par la Sambre canalisée. (Cf. carte.)

Un détour analogue est imposé aux marchandises du Nord destinées à Mézières.

Le tableau suivant, que nous empruntons au rapport de M. Guillaïn, fait très bien ressortir les réductions de parcours par eau qui résulteraient de l'ouverture du canal du Nord-Est pour les destina-

D'autre part, les usines des groupes de Longwy et de Villerupt sont éloignées du réseau français de voies navigables et, par contre, en relations faciles, par voies ferrées, avec le bassin de Westphalie, la Belgique et le port d'Anvers. Le canal projeté renversera le rapport de ces relations au profit des houillères du Nord et du Pas-de-Calais et du port de Dunkerque.

§ 2. — Combustibles

Le département de Meurthe-et-Moselle a consommé, au cours de l'année 1908 : 5.552.000 tonnes et 5.690.000 tonnes, au cours de l'année 1909.

Comme provenances, la consommation de ce département se répartit ainsi (1) :

1909 : Houilles françaises, 2.276.000 tonnes ;
Houilles étrangères, 3.414.000 tonnes.

Cette région est tributaire de l'étranger, parce que les prix de transport des houilles belges et allemandes, tant par fer que par eau, sont inférieurs, pour un certain nombre de destinations de la région envisagée, à ceux des produits similaires du Nord et du Pas-de-Calais, et parcequ'en outre les grands établissements métallurgiques consommateurs ne sont pas desservis par les voies navigables.

Grâce au canal du Nord-Est, les houillères du

(1) D'après la statistique de l'Industrie minérale.

Nord et du Pas-de-Calais se trouveraient dans de bonnes conditions pour soutenir la concurrence des produits belges même dans les vallées de la Sambre et dans les départements des Ardennes et de la Meuse, bien que les distances de Maubeuge et de Mézières à Charleroi et à Liège doivent rester légèrement inférieures à celles des mêmes villes à certaines houillères françaises. La raison de cette apparente contradiction est que les houilles belges ont à remonter le courant de la Meuse sur des distances de 59 à 186 kilomètres ; par conséquent les frets s'en ressentent.

La jonction des bassins de Longwy et de Briey avec le réseau des voies navigables françaises aura pour effet : d'amener, dans le fort tonnage de coke reçu chaque année de Belgique et d'Allemagne, la prédominance des combustibles français ; de rendre moins préjudiciable l'éventualité, qu'on a pu craindre en 1899, de voir l'étranger fermer son marché de combustibles à l'industrie française, dans les périodes de pénurie et de besoins pressants ; et, en tout cas, d'accroître, en pareilles circonstances, l'indépendance des industriels vis-à-vis de leurs concurrents étrangers.

Au moment de la hausse formidable des combustibles en 1899 et 1900, les producteurs de coke allemands et belges refusèrent, en effet, l'exportation. Les hauts fourneaux de la Chiers faillirent s'étein-

dre faute d'aliment. Il fallut passer des marchés à n'importe quel prix. C'est alors que le Comptoir métallurgique de Longwy se résolut à assurer à tout prix son approvisionnement en cokes français; au lendemain de cette crise, il établissait, en pleine région houillère, une batterie de fours à carbonisation pouvant produire 250.000 tonnes et doubler au besoin cette production. Ce jour là, la construction d'une voie navigable entre le four à coke et le haut fourneau s'imposait d'une façon encore plus absolue, si possible.

Si l'on tient compte d'autre part de ce fait, affirmé par le comte de Saintignon au II^e Congrès national de navigation intérieure, que les Allemands, organisés actuellement en cartels pour la vente de leur houille, augmentent souvent le prix dans une mesure importante (1), situation très dangereuse pour les maîtres de forges de l'Est visés par ces augmentations, on comprendra mieux encore la nécessité urgente de faciliter l'arrivée des charbons français, et même celle des charbons anglais, en cas d'insuffisance des premiers (2). Le Nord et

(1) V. compte-rendu du II- Congrès national de navigation intérieure (Nancy, juillet 1909).

(2) Cette insuffisance est assez probable, car les charbonnages du Nord malgré leur production de plus en plus croissante (V I^{re} partie, ch. 1.) auront peine à compléter le stock nécessaire aux besoins encore plus croissants de l'industrie métallurgique de l'Est.

le Pas-de-Calais livreraient ce qu'ils pourraient et le reste viendrait de l'Angleterre. Le charbon anglais, ce grand régulateur du mouvement et de la vie industrielle du monde entier, pénétrerait dans le département de Meurthe-et-Moselle, au détriment du coke et du charbon allemands. Il serait alors possible d'envoyer, par Dunkerque, en Angleterre, les fontes, minerais, ciments, briques, etc. des régions de l'Est, pour en ramener du charbon. Cet échange de matières premières entre nations amies ne pourrait que fortifier les relations et faire oublier à l'Angleterre métallurgiste qu'elle a maintenant besoin de nos minerais et de nos fontes (1).

L'importance acquise de la sorte par la création du canal du Nord-Est diminuerait beaucoup, il est vrai, si l'exploitation des gîtes houillers découverts tout dernièrement en différents points du départe-

(1) Nos lecteurs savent que des concessions et des participations importantes ont été accordées en Meurthe-et-Moselle, à des personnalités allemandes, afin d'assurer aux maîtres de forges lorrains des avantages dans certains charbonnages de Westphalie. Le minerai fourni par ces concessions aide ainsi à payer le combustible acheté à nos voisins, riches en houille.

Il est permis d'espérer que l'ouverture du canal du Nord-Est, en facilitant, ainsi que nous l'avons exposé, l'arrivée des charbons français et anglais, enlèverait tout prétexte au renouvellement de semblables privilèges jugés à bon droit, par certains, dangereux et regrettables au point de vue de la défense nationale.

Cf. à ce sujet, un très intéressant article de M. Maurice Vignes, professeur d'économie politique à la Faculté de Droit de Dijon. — *Revue d'économie politique* (janvier 1913).

ment de Meurthe-et-Moselle devenait possible et sérieuse (1).

Mais quel sera l'avenir de ces gisements ?

Il serait téméraire de vouloir le fixer définitivement. On peut cependant affirmer que les reconnaissances opérées ont prouvé que les gîtes étaient pauvres (2), que la quantité de terrains stériles était considérable, qu'il faudrait traverser des nappes d'eau abondantes et que la houille était assez grisouteuse. Il y a lieu également d'envisager la profondeur à laquelle il serait nécessaire d'effectuer l'exploitation.

La nécessité du percement du canal pour assurer les arrivages de houille reste donc entière. Cette question reste grave pour la métallurgie lorraine,

(1) « Les résultats obtenus, lisons-nous dans un article de M. Pawloski (L'Information, janvier 1912) ont été caractéristiques sur cinq points. A Eply, on a trouvé, entre 1.273 et 1.486 mètres, 7 veines de houille de 0 m. 50 à 1 m. 30 d'épaisseur, au total 6 m. 66; à Aboncourt, à 896 mètres et entre 1.156 et 1.217 mètres, 4 veines ayant au total 5 m. 46 d'épaisseur. — Les trois veines de Dombasle ont, au total, 4 m. 71 d'épaisseur, entre 893 et 1.137 mètres. — Entre 793 mètres et 1.353 mètres, à Atton, on a recoupé 5 veines, d'une épaisseur totale de 3 m. 48.... »

L'examen des fossiles recueillies au cours des recherches a permis de se convaincre que le bassin était effectivement le prolongement de celui de Sarrebruck....

Des sondages ont été également exécutés à Aulnois (Vosges), etc.... »

(2) Le C^{te} de Saintignon, administrateur des chemins de fer de l'Est et maître de forges à Longwy-Bas, ayant fait exécuter des sondages à Longwy, dûnt les faire abandonner en janvier 1908, en raison de la pauvreté des filons découverts.

dont l'avenir dépend exclusivement des ressources en combustibles qu'elle aura pu s'assurer. Le prix toujours grandissant des combustibles allemands, et, qui plus est, la menace souvent formulée déjà par nos voisins de réduire leurs exportations, tout cela doit déterminer à faire aboutir une œuvre d'une utilité chaque jour croissante.

§ 3. — **Minerai**

Par une circonstance heureuse pour la nouvelle voie, elle ne s'impose pas moins aux métallurgistes de l'Escaut qu'à ceux de la Chiers. De même que les fonderies de Longwy ne peuvent plus que difficilement compter sur les cokes allemands, qu'elles se voyaient encore refuser à diverses reprises en 1912, de même celles d'Anzin ne peuvent plus compter sur les minerais étrangers. Si l'Est est aujourd'hui tributaire du Nord pour son combustible, le Nord est tributaire de l'Est pour son minerai; il l'est même de plus en plus en raison de la substitution progressive, dans les aciéries de cette région, du procédé *basique* (dit procédé Thomas) qui comporte l'emploi de fontes phosphoreuses, au procédé Bessemer *acide*, qui exige des fontes non phosphoreuses, fabriquées avec les minerais d'Espagne et d'Algérie.

Cette substitution, chose faite depuis longtemps déjà en ce qui touche les aciéries de Denain-Anzin,

se fera dans un avenir plus ou moins rapproché aux aciéries avoisinantes.

Cette évolution sera hâtée par l'épuisement des gisements de Bilbao et l'augmentation progressive du prix de ces minerais qui en est la conséquence.

Elle le sera aussi par l'épuisement rapide des richesses minières du Grand Duché de Luxembourg. D'après le rapport fait par M. Dendelinger, ingénieur des mines du Grand-Duché, à l'occasion de l'Exposition Universelle de 1900, l'extraction de l'année 1899 a atteint le chiffre important de 5.995.408 tonnes, ce qui représenterait, à raison de 100.000 tonnes par hectare, l'exploitation de 60 hectares. Or, la superficie totale du gisement minier n'atteint pas 3.750 hectares. Cette situation inquiétante pour les usines considérables du Grand-Duché a fait prendre, par le Gouvernement, une mesure conservatoire très rigoureuse : toute concession nouvelle n'est accordée qu'aux usines du Luxembourg, et, de plus, celles-ci doivent s'obliger à traiter le minerai dans leurs hauts fourneaux, sans en exporter une seule tonne.

On voit combien la solidarité ancienne du Nord et de la Lorraine, ces deux centres d'extraction dont l'un produit ce que l'autre consomme, est devenue intime aujourd'hui. Si certains métallurgistes de Briey ont installé leurs fours à carbonisation dans le Nord, de très nombreuses Sociétés mé-

tallurgiques du Nord possèdent des concessions de minerais, non seulement dans le bassin de Briey, mais aussi dans le bassin de Longwy même, à Husigny, Villerupt, etc. (1). Depuis plusieurs années déjà, une de ces Sociétés (la Société de Denain-Anzin) reçoit ses minerais exclusivement par bateau, malgré la longueur et l'incommodité des voies navigables actuelles. Il est à peine besoin d'ajouter qu'elle s'empresserait de les faire arriver par le canal du Nord-Est, s'il existait. Nombreuses seraient les autres Sociétés métallurgiques qui agiraient de même.

C'est donc à ce déplacement de minerais que devra répondre le canal; ici encore, la voie projetée offre un caractère pratique immédiatement réalisable.

Une *objection* qu'il importe de discuter a toutefois été faite, en ce qui concerne la possibilité de cette dernière utilisation : la production de la fonte tendra de plus en plus, a-t-on dit, à disparaître du Nord pour se concentrer dans les régions de l'Est, riches en gisements miniers; le canal aura donc très peu de minerais à transporter vers le Nord. A l'appui de cette opinion, on allègue que la fabrica-

(1) Nous citons parmi ces Sociétés concessionnaires : la Société de Denain-Anzin ; la Société de Vezin-Aulnoye à Aulnoye ; la Société de la Providence à Hautmont ; la Société des hauts-fourneaux de Maubeuge, etc.

tion d'une tonne de fonte dans le Nord exige le transport de trois tonnes de minerai lorrain, alors que cette fabrication fixée sur le lieu même de l'extraction du minerai n'exige le transport que d'une tonne de coke. En installant les hauts fourneaux sur le fer, on réalise donc une économie importante, une économie égale à la différence entre le prix de transport d'une tonne de coke et celui de trois tonnes de minerai.

Il est bien certain, en effet, que certaines usines nouvelles, usines postérieures à la découverte de l'utilisation des gaz des hauts fourneaux pour réduire considérablement la dépense de houille (1), se sont établies sur les mines de fer ou à proximité. Citons, entre autres, dans le bassin de Longwy, les usines de Micheville, Longwy, Senelle-Maubeuge, etc.; dans le bassin de Nancy, les usines de Pont-à-Mousson, Jarville, Neuves-Maisons; dans le bassin de Briey, les usines de Jœuf, Homécourt, Auboué.

Mais ces cas ne peuvent faire conclure à une

(1) « D'énormes économies de combustibles sont aujourd'hui réalisées, en effet, soit par l'utilisation des gaz des hauts fourneaux au chauffage de l'air injecté dans la masse de minerai et de coke en combustion, ainsi qu'à la mise en marche des machines, des ponts roulants, des laminoirs de la forge, soit par la découverte de Bessemer, dont le convertisseur transforme très rapidement, sans avoir besoin de charbon, la fonte en acier. La dépense de houille s'est ainsi considérablement réduite, non seulement dans les hauts fourneaux, mais aussi dans les aciéries et les laminoirs ». Maurice VIGNES (article déjà cité).

règle générale. Il faut remarquer que *plusieurs forges*, postérieures elles aussi aux découvertes qui ont réduit les dépenses de combustibles, *se sont néanmoins fondées sur le charbon ou dans son voisinage immédiat*. Citons les usines de Valenciennes appartenant aux Forges et Aciéries du Nord et de l'Est, les usines de Denain et d'Anzin appartenant à la Société de ce nom, l'usine d'Isbergues, propriété des Aciéries de France, l'usine de Pont-à-Vendin, filiale de Lens et Commentry-Fourchambault, etc. Tous ces établissements ont été construits sur des houillères du Nord et du Pas-de-Calais, ou non loin d'elles et ils utilisent tous cependant les minerais lorrains.

En se fixant dans le Nord, les métallurgistes trouvaient une main-d'œuvre habile, à prix modéré parce qu'abondante. Grâce à elle, il leur est permis de créer ou de développer les ateliers de finissage dont la fondation est, au contraire, à peu près irréalisable dans les contrées qui manquent d'ouvriers capables et expérimentés, comme c'est malheureusement le cas en Meurthe-et-Moselle (1).

(1) Les ouvriers sont difficiles à trouver et peu expérimentés en Meurthe-et-Moselle. Il y a quelques années, les exploitants se trouvaient même parfois dans la nécessité d'aller chercher des travailleurs en Bretagne, en Pologne. Aujourd'hui, les mines s'approvisionnent plus aisément, grâce à l'émigration italienne ; mais, le mineur italien est, paraît-il, très instable.

En outre, les forges du Nord sont à proximité de leur clientèle, notamment des sociétés de constructions mécaniques, des cités industrielles grosses consommatrices de laminés et de fers marchands, des ports maritimes centres d'exportation. Les forges jouissent ainsi de facilités très grandes pour la vente, la livraison et le transport des produits finis. L'économie réalisée de ce fait vient compenser encore la perte résultant des déplacements onéreux de minerai, perte que diminueront aussi les tarifs très réduits dont bénéficieront les minerais expédiés par le futur canal.

Il est de plus à noter que le voisinage de la mer permet aux forges du Nord de recevoir à prix très bas les minerais siliceux ou les minerais riches qu'il peut être nécessaire de mêler au minerai calcaireux de Briey.

Enfin, dans un pays comme la France qui ne produit pas encore tout le combustible réclamé par les industries nationales, il y a, pour les maîtres de forge, un intérêt évident à se rapprocher des houillères et des fabriques de coke ou des ports d'entrée des houilles anglaises. Ils peuvent s'entendre plus vite avec les fournisseurs, acheter à meilleur compte, au moment le plus opportun et au fur et à mesure des besoins, bref se garantir pleinement contre les disettes de combustibles. Cette certitude

plus grande des approvisionnements en cette matière n'est pas un avantage à dédaigner !

Il n'est donc pas douteux que le Nord conservera sa situation de producteur de fonte et qu'il s'alimentera de plus en plus en minerais de Meurthe-et-Moselle.

§ 4. — Port de Dunkerque

« Le rôle de la navigation intérieure, écrivait très justement M. Paul Léon en 1903, n'est pas seulement d'assurer le transport économique des matières premières entre des régions industrielles solidaires, mais de permettre la circulation des produits lourds, incapables de supporter les frais du transport par rails, entre les ports maritimes et les centres intérieurs de consommation ou de production. Il serait banal de répéter que la prospérité d'un port dépend surtout de ses communications avec l'intérieur, si cette vérité était moins proclamée dans les discours, plus appliquée dans les faits. Aujourd'hui des relations directes s'établissent entre les industriels d'un pays et les consommateurs des pays les plus éloignés. Le port n'est qu'un point de passage, et le moindre écart des frais de transport sur les voies qui y conduisent suffit à détourner le trafic vers un autre point, quelquefois fort éloigné de celui qui en avait le monopole. ».

La vérité de cette appréciation est basée sur de trop nombreux exemples pour être mise en doute.

C'est grâce aux tarifs réduits, conséquence certaine du développement de la navigation intérieure, que Brême et Hambourg ont pu se classer au rang des ports les plus importants du monde.

L'exemple de Dunkerque montre aussi d'une manière frappante combien la fortune d'un port dépend de ses communications avec le marché intérieur. Dunkerque est de tous nos ports, en effet, celui qui a fait les progrès les plus rapides. Son mouvement qui n'a cessé d'augmenter depuis 1903 atteignait, à cette époque, 3 millions de tonnes en marchandises. La cause de ces progrès réside dans ce fait que chemins de fer et canaux ont fait de lui le port régional des provinces françaises du Nord. Dunkerque a tiré un immense parti des canaux existants dans la vaste région productrice du Nord; ces canaux reliés systématiquement les uns aux autres, approfondis et dotés d'écluses ayant les mêmes dimensions, ont facilité grandement le contact entre l'intérieur des terres et le port et ont remplacé dans une certaine mesure la voie fluviale qui faisait défaut. L'exécution du programme de 1879 favorisa très notablement le trafic de Dunkerque en assurant la circulation, sur les canaux d'intérêt local qui sillonnent ses environs, de chalands de 38 m. 50 de long et 1 m. 80 de tirant d'eau, pouvant charger 300 tonnes de marchandises et transporter à très bon marché des produits encombrants.

Le port de Dunkerque n'est cependant pas un grand port. Que lui manque-t-il donc pour le devenir ?

Un *fret de sortie important* à offrir aux lignes régulières indispensables à la fortune d'un port.

Il ne suffit pas, en effet, de pouvoir abriter les navires d'escale; il faut assurer à ces clients réguliers un fret sur lequel ils puissent compter d'une manière certaine, la certitude qu'ils trouveront toujours de la marchandise disponible, toujours en quantité suffisante pour leur éviter l'opération désastreuse qui consiste à repartir à vide.

Actuellement Dunkerque n'a malheureusement que très peu de fret de sortie à offrir aux lignes régulières dont il désirerait voir augmenter le nombre. Resté le port de Lille, Roubaix et autres centres industriels du Nord, Dunkerque importe beaucoup de matières lourdes, laines et cotons bruts, mais n'offre, par contre, à l'exportation qu'un fret dérisoire, si bien que, sur le chiffre total de son mouvement, il n'y a pas le cinquième à l'exportation.

« Les expéditions du port, écrivait M. Léon en 1903, n'atteignent pas la moitié de ses arrivages et, si l'on excepte le cabotage, elles n'atteignent pas le cinquième. Elles portent sur une quantité d'objets de détail. Rien qui fasse masse. Un armateur nous disait en nous montrant sur ses connais-

sements les articles les plus divers : vins, sucres, déchets, tissus, etc... « Vous voyez tout cela, c'est de la boutique d'épicerie. » Le mot ne s'applique que trop à notre commerce maritime. Le lendemain, une promenade sur les quais d'Anvers nous expliquait les plaintes recueillies à Dunkerque et *l'insuffisance de notre fret de sortie*. Sur les voies ferrées du port belge circulaient nos wagons de l'Est, amenant les rails, les plaques, les poutrelles du comptoir de Longwy, les wagons du Nord amenant la métallurgie de Denain-Anzin et même de Fives-Lille. La Chambre de commerce de Dunkerque estime à 450.000 tonnes par an le trafic national détourné de nos réseaux et de notre port au profit du réseau et du port belge. »

En 1907, la navigation avec l'étranger a apporté 2.680.000 tonnes à Dunkerque et ne lui a pris que 618.000 tonnes. ,

Dunkerque est notre grand port d'importation des nitrates de soude du Chili (76 p. 100 du total), notre grand port d'exportation des sucres (38 p. 100 du total) et d'alcools (56 p. 100 du total). De plus, la moitié des laines étrangères (56 p. 100) élaborées par l'industrie française entrent par Dunkerque, parceque Dunkerque dessert bien Roubaix; 91 p. 100 des lins prennent la même voie à cause de l'industrie d'Armentières, etc.

Mais la région du Nord n'est pas la seule que

ce port devrait desservir. Par sa situation géographique, par les facilités de toute nature qu'il offre aux navires, par la perfection de son outillage qui lui permet de soutenir avec avantage la concurrence des plus grands établissements maritimes étrangers, *il devrait être également le port de tout l'Est de la France*. Il est cependant loin d'en être ainsi et les statistiques prouvent que la presque totalité des marchandises en provenance ou à destination de cette région transite par le port d'Anvers.

Ce déplorable état de choses était déjà signalé en 1899 par M. Carteron, Consul général de France à Anvers, qui, dans un rapport adressé à M. le Ministre du Commerce, écrivait :

« ... Il y aurait donc actuellement pour 129 millions de francs de marchandises françaises qui passeraient par le port de ma résidence.

« Qui bénéficie de ce fret considérable ? Uniquement les pavillons étrangers, et principalement les pavillons anglais et allemand. Il en résulte que notre marine est frustrée et, d'autre part, que nos produits arrivent en quelque sorte dénaturalisés au pays de destination. Cette situation ne saurait se prolonger sans causer de graves préjudices à notre prestige et à nos intérêts ».

M. Carteron ajoutait qu'il était profondément regrettable et même humiliant que le courant fran-

çais, qui persiste à se diriger avec intensité sur Anvers, serve à alimenter et à enrichir des Sociétés étrangères, alors que l'absence de frets de sortie dans nos ports est une cause — et non la moindre — de la décadence de notre marine marchande.

Certains prétendent qu'il suffirait pour détourner le trafic au profit des ports français, que les Compagnies du Nord et de l'Est s'entendissent pour abaisser leurs tarifs au-dessous de ceux des chemins de fer Belges.

Ils oublient que les distances qui séparent les centres industriels de la région de l'Est des ports de Dunkerque et d'Anvers sont sensiblement égales et que même, dans la plupart des cas, l'avantage appartient au port belge.

Ils oublient aussi que la Chambre de commerce de Dunkerque ayant protesté en 1898 contre l'élévation des tarifs français (1), la Compagnie de l'Est lui répondit par la lettre suivante, type de ses réponses habituelles aux vœux de ce genre :

« ... Si nous faisons des abaissements, il ne nous paraît pas douteux que les routes étrangères en feraient immédiatement de leur côté et peut-être de

(1) « Les minerais étrangers à destination de Longwy paient par chemin de fer 4 fr. 98 au départ d'Anvers et 6 fr. 50 au départ de Dunkerque ; les fontes de Longwy destinées à l'exportation paient 6 fr. 89 jusqu'à Anvers et 10 fr. 70 jusqu'à Dunkerque ». (*Georges Morael*, p. 219).

plus importantes que les nôtres. Il y a intérêt évident pour nos Compagnies à ne pas engager une telle lutte et il nous semble que l'intérêt des ports français est d'accord avec le nôtre en cette circonstance ».

Si on oppose à cette fin de non recevoir la souplesse et l'habileté de l'administration des chemins de fer belges, on se convaincra qu'il n'y a guère à compter sur nos Compagnies pour ramener vers les ports français le trafic détourné par la Belgique tout le long de notre frontière.

Il n'y a qu'un seul moyen de rendre à ces ports, et spécialement au port de Dunkerque, le trafic qui leur appartient légitimement, c'est de construire le canal du Nord-Est réclamé depuis si longtemps non seulement par la Chambre de commerce de Dunkerque, mais aussi par le Conseil général du Nord et par toutes les Assemblées électives de nos départements frontières.

On assurera ainsi à notre port d'avenir sur l'Atlantique un « hinterland », une zone d'attraction et d'influence suffisamment étendue.

La construction de cette voie navigable réduira les distances au départ de Dunkerque :

De 168 kilomètres à destination d'Ors,

De 190 kilomètres à destination de Mézières,

De 157 kilomètres à destination de Sedan,

De 126 kilomètres à destination de Nancy et d'Epinal.

Il en résultera forcément ainsi une telle réduction des prix de transport, que la concurrence des chemins de fer et des canaux belges ne sera plus à craindre. La concurrence des canaux Belges sera même d'autant moins à craindre que le trajet par eau d'Anvers à Mézières comporte sur la Meuse belge des difficultés que les bateliers ne rencontreront pas sur les canaux entre Dunkerque et la Meuse. En permettant à Longwy d'expédier ses fontes sur Dunkerque à 5 francs la tonne environ (au lieu de 10,70 et de 6 fr. 89, prix belge pour Anvers) le canal est, au point de vue économique, une œuvre de sécurité et de défense nationale.

*
* *

La question semble extrêmement nette. Elle donne cependant et a surtout donné lieu à de longues discussions. *Certains partisans des chemins de fer*, qui ont ou qui avaient une incontestable autorité, *ont prétendu qu'il suffirait*, pour satisfaire à toutes les nécessités indiquées depuis le commencement de ce chapitre, *d'établir une voie ferrée, uniquement affectée aux transports des marchandises entre le département de Meurthe-et-Moselle et la région du Nord*. On arriverait ainsi,

prétendent-ils, à faire des transports à des prix sensiblement égaux à ceux que l'on peut obtenir par la voie d'eau.

En 1901, parut un long mémoire (1) de *M. de Lespinats*, administrateur de la Société de Neuves-Maisons et Commentry, voulant démontrer l'inutilité des canaux nouveaux projetés, et, d'une façon plus générale, la supériorité des chemins de fer comme moyen économique de transport. Ce fut, chez tous ceux qui s'intéressaient au canal du Nord-Est, un étonnement général.

Quelques années plus tard, *M. Edmond Guérin*, grand industriel de Lunéville, membre de la Chambre de commerce de Nancy, administrateur de la Compagnie des forges de Châtillon, Commentry et Neuves-Maisons, voulut aussi démontrer l'inutilité de toute voie navigable nouvelle reliant l'Est au Nord.

L'apparition de son « *Essai de mise au point du canal du Nord-Est* » (2) produisit une grande surprise dans le monde industriel de l'Est. L'étonnement fut moindre toutefois qu'à l'occasion de la publication du travail de *M. de Lespinats* : *même théorie, élargie cependant, mêmes conclusions*.

(1) « Protestation contre l'urgence et le classement du canal de la Meuse à Longwy et à l'Escaut et son prolongement de Longuyon à la Moselle ». — Librairie Ducourtieux, 7, rue des Arènes. *Limoges*.

(2) Berger-Levrault et C^{ie}, éditeurs, 1909.

M. Guérin s'érigeait en champion des chemins de fer de l'Est, et chose bizarre... se trouvait obligé de convaincre le comte de Saintignon, champion du canal projeté et cependant..... administrateur de la Compagnie de l'Est.

Faisant allusion à cette situation assez originale, au II^e Congrès national de navigation intérieure, tenu à Nancy en juillet 1909, voici ce que disait le comte de Saintignon :

« Dans ce tournoi original où les apparences me mettent en état d'infériorité, j'ose compter sur les sympathies de mes collègues du Conseil d'administration et de l'honorable et vigilant Directeur de la Compagnie de l'Est, lesquels, comme Français, aimeront à se mettre du côté le plus faible, et, comme administrateurs soucieux des intérêts confiés, examineront certainement avec bienveillance l'hypothèse que je défends, celle d'un canal qui, loin de porter atteinte au trafic de la Compagnie de l'Est, vivra surtout de celui qu'il aura lui-même créé en apportant à l'Est de nouveaux transports et un surcroît de recettes considérables par le mouvement extraordinaire de voyageurs, messageries, marchandises, dû à l'augmentation des usines actuelles et à la création d'habitations et d'industries nouvelles. Ce canal disposant sur tout son parcours d'une puissance électrique, pour ainsi dire illimitée, fournie par les gaz des hauts four-

neaux et fours à coke et installée pour la traction et l'éclairage du canal, donnera peut-être par la suite à la Compagnie de l'Est la force pour l'éclairage et pour la traction, en même temps que cette force distribuée aux usines et métiers existants en fera naître de nouveaux, apportant ainsi la vie et le mouvement sur tout son parcours. »

Pour ne pas rapetisser la question, on ne peut pas répondre une par une à toutes les objections de M. Guérin.

Il suffit de reposer la question : « le canal du Nord-Est a-t-il oui ou non un intérêt national ? » et de discuter seulement les grandes lignes à la rencontre desquelles se trouve la vérité.

Dans les pages qui précèdent, nous avons indiqué ses nombreux avantages; dans celles qui suivront, nous aurons souvent l'occasion de répondre aux principales critiques touchant le trafic probable, le prix du fret, les moyens financiers.

Nous nous contenterons en ce moment de faire *quelques remarques importantes*.

Les auteurs précités ne craignent pas d'affirmer que les canaux en général ont fait leur temps, qu'ils ne constituent plus qu'un système de transport suranné, dont on continue à se servir par une sorte d'habitude. Les chemins de fer offrant, comme moyen de transport, une supériorité incontestable, leur conclusion est « qu'il faut renoncer à la cons-

truction de toute voie navigable nouvelle, se borner à entretenir et perfectionner les anciennes et faire abandon aux Compagnies de chemins de fer des intérêts que l'Etat aurait à payer sur les capitaux qu'il peut se proposer de consacrer à l'achèvement de notre réseau de voies navigables ».

Il a été admis de tous temps, en quelque sorte comme un axiome économique, que la voie navigable présente sur la voie ferrée une supériorité incontestable au point de vue du bon marché du transport. Il appartenait à MM. de Lespinats et E. Guérin de contester les premiers une opinion universellement admise, ne reposant pas seulement sur des faits constatés, mais encore sur la simple observation des conditions relatives dans lesquelles s'effectuent les deux modes de transport.

Si nous considérons, en effet, un groupe de marchandises quelconques représentant le poids utile d'un bateau — soit 300 tonnes, ce qui est précisément le cas du « train-bateau » préconisé par M. de Lespinats — que voyons-nous ? Du côté du chemin de fer, l'emploi d'un matériel roulant considérable est nécessaire pour remorquer ce tonnage de marchandises : le train se compose d'une locomotive, d'un ou deux fourgons et de trente wagons. Le poids mort de ce matériel roulant dépasse certainement le poids utile du tonnage transporté ; sa valeur

atteindra au minimum 300.000 francs (1). Il faudra donc compter dans le prix de revient, l'intérêt et l'amortissement de cette somme, et, cet amortissement devant porter sur une période relativement courte, car il s'agit ici de matériel qui se détériore vite, il faudra compter, outre l'entretien de la locomotive et des wagons, — entretien coûteux s'il en fut, en raison de la complexité des organes, des efforts et des chocs répétés — le charbon, le graissage, tout le personnel, machinistes, chauffeur, conducteur de train, garde-frein, le personnel des gares, des passages à niveau, de la voie, etc. Le remorquage du poids mort exigera une force au moins égale à celle du transport du poids utile, sans compter que le matériel étant rarement utilisé à l'aller comme au retour, il faudra le plus souvent le ramener à vide à son point de départ.

Pour le transport par eau d'un même tonnage de 300.000 kilogrammes, une simple péniche suffira à recevoir le tonnage entier et, par surcroît, fournira un logement au marinier et à sa famille. La valeur de cette péniche, construite en acier, peut être évaluée entre 15 et 20.000 francs. Son entretien sera des plus simples : il suffira de renouveler la couche de peinture une fois environ par année.

(1) Estimation de *M. Dreux*, Administrateur-Directeur de la Société des Aciéries de Longwy, vice-président de la Chambre de commerce de Nancy.

Comme personnel, le marinier et un aide; encore, le plus souvent cet aide n'est-il autre que la femme ou l'enfant du marinier lui-même.

Voilà pour le matériel et pour le personnel. Comme traction, deux chevaux et un conducteur suffisent (1).

Est-il possible d'admettre qu'un mode de transport comportant une pareille simplicité de matériel et de personne puisse être inférieur, au point de vue économique, au transport effectué par voie ferrée, dans les conditions que nous venons d'indiquer ? Le bon sens même fournit la réponse, et il n'est pas nécessaire de posséder une compétence spéciale en matière de transport pour reconnaître que la voie navigable présente, au point de vue économique, une supériorité sur la voie ferrée.

S'il en était autrement, si la thèse qu'ont soutenu MM. de Lespinats et Guérin était fondée, comment s'expliquer que tous les grands Etats, bien loin d'abandonner les transports fluviaux pour concentrer leurs efforts et leurs ressources sur le développement des voies ferrées, se préoccupent non seulement d'améliorer les voies navigables existantes, mais encore de développer et de compléter leurs réseaux de canaux ? Comment admettre qu'un grand Etat comme l'Allemagne, qui a donné — trop sou-

(1) La traction mécanique est à la fois plus commode et plus avantageuse.

vent à nos dépens, hélas ! — tant de preuves indiscutables de son génie pratique et de sa parfaite connaissance de ses intérêts économiques, ait fait adopter par son Parlement tout un vaste programme de construction de nouveaux canaux, dont la réalisation exigera une dépense estimée supérieure à 380.000.000 de francs ? Il faudrait admettre que les hommes d'Etat qui ont conçu ce vaste projet et qui en poursuivent l'exécution, après en avoir obtenu l'adoption, sont frappés d'aberration !

L'exemple de l'Allemagne est d'autant plus concluant que ce pays possède et exploite à la fois, comme on le sait, les chemins de fer et les canaux. Il est donc mieux placé que tout autre pour connaître et apprécier les conditions relatives des transports sur les voies ferrées et sur les canaux. S'il poursuit le développement parallèle de son réseau de chemins de fer et de son réseau de voies navigables, c'est évidemment parceque l'expérience lui a démontré que les canaux constituent un excellent instrument de développement industriel et commercial, qui, bien loin de constituer une concurrence ruineuse pour les chemins de fer, en est au contraire l'auxiliaire naturel, et en favorise indirectement la prospérité.

On voit, en effet, se créer, dans toutes les régions dotées de voies navigables, des industries nouvelles

basées sur l'utilisation de matières pondéreuses et de peu de valeur ne pouvant supporter que des transports peu coûteux. Les produits de ces industries vont naturellement à la voie ferrée et, à leur tour, lui procurent des transports.

Ces nouveaux centres d'activité entraînent en outre un accroissement de population qui travaille, produit et consomme, autre source de recettes encore pour le chemin de fer.

Voici en quels termes, *M. Edmond Théry*, dans son ouvrage « *Europe et Etats-Unis d'Amérique* », paru en 1899 à Paris, appréciait le vaste programme de travaux à l'ordre du jour en Allemagne à cette époque : « Quand, dans quinze ans, car c'est là le terme prévu pour l'achèvement total des travaux, la voie nouvelle sera complètement terminée, l'Allemagne, dans toute sa longueur, de l'Ouest à l'Est, sera traversée par une voie navigable, pour les bateaux de fort tonnage, du Rhin à la Vistule, en passant par toutes les villes les plus importantes; des transports faciles et à bon marché auront été créés de toutes pièces et toutes les parties de ce vaste Empire auront été reliées entre elles.

« On pourrait être tenté de croire que l'Etat allemand qui détient les chemins de fer va se faire concurrence. Il n'en est rien et quelques chiffres le prouveront.

« En 1875, la navigation intérieure allemande

transportait 2.900.000.000 de tonnes kilométriques; en 1895, elle en transportait 7 milliards 500 millions.

« Les chiffres concernant les chemins de fer sont les suivants :

10.900.000.000 de tonnes kilométriques en 1875,
26.500.000.000 de tonnes kilométriques en 1895.

« Donc, au début de cette période de vingt ans, le trafic se partageait de la façon suivante : 79 % aux chemins de fer et 21 % aux voies fluviales. A son expiration, vingt ans après, les voies fluviales n'avaient gagné que 1 % : la proportion était de 78 % pour les chemins de fer et de 22 % pour la voie d'eau.

« A l'heure actuelle, le trafic ayant grossi de tous côtés, les voies fluviales allemandes en sont arrivées à transporter autant que transportaient, en 1875, tous les chemins de fer réunis de l'Allemagne et, cependant, la proportion de partage entre les chemins de fer et les canaux est restée sensiblement la même : 75 % pour les chemins de fer et 25 % pour la voie fluviale.

« C'est que nous sommes arrivés à un point où la voie fluviale est devenue non plus un concurrent, mais un auxiliaire et un soutien puissant et bien-venu pour le chemin de fer qu'elle décharge et soulage en la débarassant des transports en masse

trop encombrants, tels que les charbons, les ciments, etc. »

Ces judicieuses observations ne sont pas vraies seulement pour l'Allemagne; elles s'appliquent tout aussi bien à notre pays. Il suffit pour s'en convaincre, de consulter les statistiques comparées des chemins de fer et des canaux. On verra partout l'accroissement du trafic des canaux suivi d'un développement parallèle, et presque toujours plus considérable, des transports par chemins de fer.

Nous nous bornerons à citer comme exemple les résultats obtenus dans cet ordre de faits sur le réseau du Nord. « Cet exemple, écrivait M. Dreux en 1901, est des plus typiques, car il porte sur un réseau où l'intensité du trafic est de beaucoup la plus considérable et permet d'effectuer le transport des marchandises, le plus souvent par train complet, c'est-à-dire dans les conditions les plus favorables. Qu'on ajoute à cela d'autres avantages résultant de ce que le réseau du Nord a ses approvisionnements de houille sur place et dans des conditions très économiques, que la Compagnie est dans une excellente situation financière, en quelque sorte dégagée de la tutelle de l'Etat et, par conséquent, maîtresse de ses tarifs. »

« Or, nous voyons, ajoutait-il, d'une part le trafic des canaux de la région du Nord s'accroître progressivement d'année en année (le tonnage actuelle-

ment transporté sur le canal de Saint-Quentin dépasse 5 millions de tonnes par an). En fait, l'accroissement des transports par eau est tel, que les voies existantes deviennent insuffisantes pour y faire face : l'Etat est obligé de doubler les écluses et d'améliorer les conditions de la circulation, afin d'assurer le passage des tonnages qui vont sans cesse progressant. Si maintenant, nous voyons les transports de la voie ferrée se développer dans des proportions non moins considérables, n'est-on pas fondé à conclure de ces faits que si les transports par chemins de fer pouvaient être faits dans des conditions plus économiques, la Compagnie du Nord n'eût pas manqué d'abaisser ses tarifs et de réduire à l'impuissance tous les canaux qui sillonnent son réseau ? »

Il est un autre exemple qu'il n'est pas sans intérêt de rappeler ici : c'est l'accroissement simultané du trafic des canaux entre le Nord et Nancy et celui de la voie ferrée parallèle.

En 1886, la voie ferrée ne transportait du Nord vers Nancy que 46.130 tonnes. Dans le but de reprendre à la navigation une grosse partie de ce tonnage, les Compagnies du Nord et de l'Est s'entendirent alors pour créer un tarif commun à deux centimes par tonne et par kilomètre. Sous l'influence de ce tarif, les transports par fer augmentèrent rapidement, et douze ans après, en 1898, ils

atteignirent le chiffre de 348.304 tonnes ; soit accroissement de 800 p. 100.

Cet accroissement prodigieux a-t-il été obtenu au détriment de la batellerie ? Nullement. Au cours de cette période, non seulement la batellerie a conservé son tonnage, mais elle l'a doublé ; nous le trouvons en 1898 porté au chiffre de 288.813.

Cet exemple, que l'on pourrait faire suivre de bien d'autres, montre que, ici comme ailleurs, l'abaissement du transport a créé de nouveaux courants commerciaux et augmenté dans une proportion énorme la consommation.

Ces observations générales nous paraissent démontrer combien est paradoxale la thèse soutenue par MM. de Lespinats et E. Guérin, quelle erreur économique on commettrait en adoptant les conséquences qu'ils en tirent.

On peut encore du reste leur objecter la *crainte des grèves*.

Considérées d'un certain point de vue, les crises sont en effet des occasions de pénétrer plus avant dans le fonctionnement de l'organisme économique, afin d'en connaître les défauts cachés.

Or, la dernière grève des chemins de fer (octobre 1910) a causé de grandes pertes en Meurthe-et-Moselle où on a été très fortement et très légitimement inquiet. Au contraire, les départements du

Nord et du Pas-de-Calais, sillonnés de canaux sur lesquels les transports locaux sont d'autant plus intenses que la consommation industrielle est plus importante, ont beaucoup moins souffert.

Les établissements métallurgiques de Meurthe-et-Moselle avaient bien des approvisionnements de réserve, mais l'importance de la consommation et la nécessité où l'on est, dans toutes les industries, d'éviter les manipulations inutiles surchargeant le prix de revient des produits fabriqués, avaient amené les usines à n'avoir en matières premières que les stocks strictement nécessaires, correspondant à environ trois semaines.

Mais, dans l'industrie sidérurgique, il est de toute nécessité que les hauts fourneaux soient constamment alimentés à leur pleine puissance de production. Un ralentissement dans l'intensité de l'alimentation en matières premières cause un préjudice énorme à la qualité de la fonte élaborée. Quant à l'arrêt prolongé, il peut provoquer la solidification des produits qui sont au fond du haut fourneau, bon alors pour la démolition.

On peut juger, dès lors, quel trouble une suspension des arrivages réguliers des combustibles peut apporter dans des établissements sidérurgiques et les appréhensions qui se sont manifestées dans l'Est quand, au commencement du mois de novembre 1910, une grave crise de transports a succédé à

la période de désorganisation résultant de la grève des chemins de fer.

Les usines métallurgiques françaises vécurent d'abord sur leurs stocks. Cela ne pouvait être qu'un expédient, et la crise se prolongeant, l'industrie sidérurgique de l'Est se trouva dans une situation des plus critiques, malgré les livraisons de combustible étranger (1), qui arriva souvent tout juste parfois pour éviter un arrêt de production (2).

Les plus favorisées furent ici les usines recevant une partie de leurs combustibles par voie d'eau. Elles n'eurent, en effet, pour remédier aux diminutions des transports par voie ferrée, qu'à presser et augmenter les expéditions par péniches.

Ce fait est à remarquer. Il indique très clairement combien serait considérable l'utilité du canal du Nord-Est, en cas de nouvelle grève sur le réseau des chemins de fer du Nord et de l'Est.

(1) Si les clients ordinaires des producteurs de coke allemands purent obtenir une anticipation de livraison sans majoration de prix, il n'en fut pas de même, et cela se conçoit aisément, pour les acheteurs occasionnels. Ceux-ci eurent, en général, des fournitures plus chères et moins avantageuses.

(Cf. bulletin de l'Office Economique de Meurthe-et-Moselle, nov.-déc. 1911 : rapport de M. Georges Villain).

(2) La crise des transports a compromis pendant assez longtemps aussi le mouvement d'exportation des minerais de Briey, en raison des insuffisances du matériel vide mis à la disposition des mines. Elle a gêné considérablement aussi l'expédition des produits fabriqués.

CHAPITRE II

Trafic probable

Lorsqu'il s'agit d'une grande œuvre comme celle de la création du canal du Nord-Est, les calculs du trafic probable basés sur le mouvement actuel des matières à transporter sont évidemment utiles et même nécessaires pour les personnes qui ont à prendre la lourde responsabilité de la décision; mais ces calculs ne peuvent servir que d'indications très restreintes. L'évaluation du trafic d'une voie nouvelle permet en effet les hypothèses les plus différentes, surtout si l'on essaye de tenir compte des industries qu'elle doit créer sur ses rives et du développement économique auquel paraît appelée la région.

Ferdinand de Lesseps, en ayant la conception de l'isthme de Suez, a deviné plutôt que calculé le mouvement considérable qui en résulterait — mou-

vement dont il serait peut-être lui-même surpris aujourd'hui. — C'est par un coup d'œil d'ensemble embrassant tous les éléments de la question, sans pouvoir en faire l'analyse, qu'il a donné la mesure de son génie.

La question qui se pose ici est bien plus simple, et malgré tous les calculs de MM. de Lespinats et Guérin, le tonnage de l'avenir apparaît formidable. Ne s'agit-il pas, en effet, de relier par un canal les deux plus riches bassins industriels de France, dont celui de Briey, le plus riche du continent ? Si l'on juge aux résultats acquis les promesses de l'avenir, il n'est pas de pays en France où les chances de succès soient actuellement comparables à celles de la Lorraine.

Nous rappellerons que la contenance des gisements de fer lorrains a été évaluée à plus de trois milliards de tonnes, répartis entre les districts de Longwy, de Briey et de Nancy. La production du minerai croît sans cesse ; les statistiques du Ministère des Travaux publics indiquent qu'elle a passé de 5.200.000 tonnes en 1903, à 10.600.000 tonnes en 1909, soit une augmentation supérieure à 100 %. La progression s'est continuée ; elle a dépassé 15.000.000 de tonnes en 1912 et atteindra bientôt 20 millions de tonnes.

Les voies ferrées qui assurent aujourd'hui les échanges entre les régions intéressées étant sur-

chargées d'une part (1), et, la progression très rapide d'une industrie qui engendre des transports lourds par grandes masses étant d'autre part une indication très nette en faveur de la construction d'un canal, on peut garantir un trafic extrêmement important au canal du Nord-Est.

Pourtant, dans l'estimation du trafic de la voie nouvelle, faite en 1901 par M. Guillaïn, député, rapporteur du projet de loi, qui passe pour avoir en ces matières une compétence longuement éprouvée, on s'est abstenu de tenir compte des augmentations possibles, pour ne se baser que sur les données de l'année en cours. On y calculait dans quelle mesure l'abaissement du prix de transport entre Denain et Longwy provoquerait des déplacements de trafic, permettant de substituer les houilles françaises dans l'Est aux charbons allemands et belges, de faire pénétrer dans le Nord les minerais lorrains à la place de ceux de Belgique, du Luxembourg et d'Espagne, de détourner enfin sur les voies françaises et le port de Dunkerque les expéditions de fonte et d'acier attirées hors de nos frontières par

(1) Une de ces lignes les plus encombrées est celle de Longuyon à Hirson (Aisne) qui trouve sur le Nord deux lignes correspondantes :

a) l'une aboutissant à Dunkerque, par Aulnoye, Valenciennes, Lille et Hazebrouk.

b) l'autre à Boulogne, Dunkerque et Calais par Cambrai, Douai, Lens et Béthune.

les bas prix des chemins de fer belges et les avantages d'Anvers.

M. Guillaïn estimait que sans création de trafic, avec les tonnages consommés alors dans le Nord et dans l'Est, il reviendrait à la nouvelle voie *1.450.000 tonnes* de houille, minerai, fonte, acier ; soit en ajoutant les marchandises accessoires : bois, chaux de déphosphoration, ballast de laitier, scories, ciment, briques et pavés de laitier, sable de « claine », un tonnage total de *1.800.000 tonnes* (1).

A la même époque, M. Dreux, après de très sérieuses études, évaluait à *1.000.000 de tonnes* le trafic probable du canal de la Chiers considéré isolément et à *2.300.000 tonnes* celui du canal de l'Escaut à la Meuse. Il expliquait très justement l'importance de ce dernier tonnage par ce fait que le canal de l'Escaut à la Meuse aurait, en plus des transports en provenance ou à destination de Longwy : 1° le transport des marchandises de ou pour Nancy ; 2° les 400.000 tonnes passant sur le canal des Ardennes et provenant du Nord ou y allant ; 3° enfin, le transport des matières premières

(1) Chambre des députés. Session extraordinaire de 1901, n° 2729 J. O. Documents parlementaires.

Nous croyons inutile de reproduire tous les calculs de M. Guillaïn.

(minerais, combustibles) et celui des produits métallurgiques et autres du bassin de Maubeuge.

On a toutefois contesté la valeur de ces chiffres, en faisant ressortir que le canal de la Marne au Rhin, remplissant un rôle analogue, ne portait que 1.300.000 tonnes. Mais, ainsi que l'écrivait M. Paul Léon, « c'est là une comparaison qui perd tout son sens, si l'on réfléchit que les groupes de Nancy et de la Champagne ont une importance deux fois moins considérable que celle des groupes de Longwy, des Ardennes et de la Sambre. »

Le canal, disaient aussi certains représentants des Compagnies de chemins de fer, est destiné pour une large part aux transports de coke vers le Nord et l'Est. Or, *le coke transporté par bateau subit un déchet considérable rendant impossible en fait l'utilisation de la voie d'eau* (1).

Cette objection, répétée à satiété à l'époque où le projet Baudin était en discussion, a perdu aujourd'hui sa valeur. Le déchet qui se produit dans les transports de coke par bateau provient uniquement en effet des conditions de chargement et de déchargement. Une fois mis en bateau, le coke ne subit aucun déchet pendant le trajet, puisque le

(1) M. de Lespinats évaluait à 5 p. % le déchet que donne le transport du coke par bateau, à 2 % seulement le déchet donné sur la voie ferrée !

bateau n'est soumis à aucun choc, à aucune trépidation. Il n'en est pas de même pour les expéditions par voie de fer ; les violentes secousses qu'éprouvent les wagons désagrègent plus ou moins le coke et il y a par conséquent perte en cours de route. Cette perte sera certainement supérieure à la perte pouvant survenir pour les cokes transportés par eau, surtout si le chargement et le déchargement de ces derniers se font directement, c'est-à-dire si on ne leur fait pas subir une double manutention, soit pour les amener des fours dans les bateaux, soit pour les faire passer — à l'arrivée — des mêmes bateaux sur le parc de l'usine.

Or, pratiquement, rien ne sera plus aisé que d'opérer des chargements et des déchargements directs n'exigeant aucune manipulation intermédiaire.

M. Dreux a longuement indiqué comment, même dans les charbonnages, dont les fours sont écartés du rivage, le chargement pourrait se faire directement au moyen de transporteurs aériens, les bennes longeant l'aire des fours pour y recevoir le coke à transporter et à déverser dans les bateaux. Cette opération simple et facile ne peut occasionner de déchet supplémentaire. « Il en sera de même à l'arrivée, ajoutait-il, si le port est outillé de façon à permettre d'effectuer d'une façon rationnelle et éco-

nomique le déchargement et le « convoyage » du coke au lieu d'emploi ou de dépôt.

« Dans la plupart des usines qui reçoivent du coke par bateaux, il n'existe aucuns moyens mécaniques de déchargement. Cette opération se fait ordinairement à la brouette au moyen d'un roulage plus ou moins long. Le coke déposé provisoirement sur le quai est piétiné, remué, puis repris pour être transporté au lieu d'emploi. On conçoit que de telles manutentions détériorent le coke et entraînent un certain déchet. Mais ces inconvénients peuvent être évités au moyen d'engins mécaniques installés au port d'arrivée. *C'est ce que comptent faire les industriels du bassin de Longwy, lorsqu'ils auront le canal.*

« Des grues légères — électriques ou à vapeur — prendront la caisse d'un wagonnet (caisse amovible), la redescendront dans le bateau pour y être chargée et la remettront remplie sur le truc du wagonnet. Ce wagonnet ainsi chargé sera conduit directement au monte-charge du haut fourneau.

Dans d'autres cas, lorsque le point du débarquement sera trop éloigné des hauts fourneaux ou qu'il existera des difficultés matérielles pour se servir des wagonnets, les usines installeront — outre les grues électriques — des transporteurs aériens qui amèneront les bennes chargées de coke, soit directement au gueulard du haut fourneau, soit au

lieu de dépôt si le coke ne peut être employé tout de suite.

« On sait que ce système de transport est de plus en plus employé dans l'industrie. Beaucoup d'usines métallurgiques l'utilisent pour le transport des minerais et des laitiers. Il n'y a aucune raison pour ne pas l'appliquer également dans le cas qui nous occupe.

« Le mouvement des arrivages sera d'ailleurs réglé autant que possible — pour assurer la consommation journalière des fourneaux, afin de ne faire séjourner qu'exceptionnellement le coke sur le carreau de l'usine.

« Avec ces installations et ce mode d'opérer, les usines métallurgiques comptent bien éviter tout déchet supplémentaire. »

Il est inutile d'ajouter quoi que ce soit aux excellentes observations de M. Dreux. Elles prouvent très nettement que le transport des cokes par eau ne sera pas dépourvu d'intérêt pour les métallurgistes de l'Est.

Le trafic ne manquera donc pas au canal du Nord-Est. Le coke, la houille, les minerais et sous-produits des hauts-fourneaux (1) seront les aliments principaux de ce trafic que l'on peut prévoir extrê-

(1) L'emploi du laitier provenant des hauts fourneaux est de plus en plus répandu. Depuis quelques années, la valeur des laitiers comme matériaux de construction a été mise en évidence ; ce sont d'excellents sables à bâtir, leur forte teneur en

mement important et *bien supérieur à celui dont on donnait les chiffres en 1901.*

Il ne faut pas oublier, en effet, que le développement économique et industriel des régions intéressées s'accroît chaque jour davantage.

Mais, il est des calculs impossibles à faire, en les décomposant dans leurs éléments, calculs plus aisés à concevoir dans leur résultante. Aussi, croyons-nous que seules des prévisions — des prévisions basées, il est vrai, sur des nécessités et des faits certains — sont ici permises. *Les éléments de trafic nécessaires pour alimenter la voie projetée et assurer son succès existent et ne peuvent être contestées.*

Nous avons déjà dit que ce canal aura à chacune de ses extrémités, d'une part, le plus grand centre houiller de France, et, d'autre part, le plus important centre métallurgique et les plus puissants bassins miniers de notre pays. *Il constituera la grande et la plus directe voie de transit de Dunkerque vers l'Est et les Vosges ; il traversera des centres industriels de premier ordre, comme ceux de Maubeuge et des Ardennes.* Cette traversée du bassin métallur-

chaux leur donnant une grande supériorité et un avantage réel sur les sables naturels. On peut en les employant réduire de près de moitié la proportion de la chaux dans les mortiers.

Des fabriques de pavés et de briques de laitier existent aussi dans l'Est.

Il y a là un élément de trafic des plus sérieux et des plus importants.

gique de la Sambre et de la région des Ardennes, permet de prévoir un *trafic intermédiaire* considérable. Le bassin de la Sambre consomme actuellement des combustibles belges, faute d'un mode de transport économique pour les prendre dans le Nord et le Pas-de-Calais ; il n'est pas douteux qu'avec la section du nouveau canal de Bouchain à Maubeuge, les combustibles du Nord viendront dans le bassin de Maubeuge prendre la place des combustibles belges ; il est non moins certain que les importantes usines de transformation de cette région s'approvisionneront par le nouveau canal en fonte, acier, etc., dans le bassin de Longwy.

Dans les conditions actuelles, c'est-à-dire avec des transports relativement onéreux, la région industrielle si active et si prospère des Ardennes trouve son avantage à faire venir du Nord et du Pas-de-Calais un tonnage de houille déjà fort important ; la majeure partie de ce tonnage emprunte la voie d'eau, va passer à Chauny (1) pour revenir par le canal des Ardennes. Si l'on considère l'avantage qui résultera pour cette région de la diminution de parcours résultant de l'ouverture du canal de l'Escaut à la Meuse (diminution qui sera, nous l'avons vu, de 213 kilomètres environ) on peut affirmer que les houilles françaises seront transportées par la nou-

(1) Sur l'Oise, à l'embranchement du canal de Saint-Quentin et du canal de Sambre et Oise. Département de l'Aisne.

velle voie et qu'elles viendront se substituer aux 150.000 tonnes de houilles étrangères, consommées actuellement dans les Ardennes et importées soit par la Meuse, soit par le canal des Ardennes.

L'intérêt si marqué apporté à l'œuvre en projet par le département des Ardennes et les représentants de l'industrie de cette région, est une preuve évidente de la haute importance qu'ils attachent à sa prompte réalisation.

Il existe, ce nous semble, peu de canaux qui aient été créés dans des conditions aussi favorables, avec de pareils éléments d'activité et de succès. Du reste, « si, pour chaque projet de ligne de chemin de fer ou de canal, écrivait très justement M. Dreux en 1901, on n'avait tenu compte que des éléments de trafic existants, si on avait simplement supputé l'économie à réaliser sur le trafic ancien, jamais on n'eût créé ni chemin de fer, ni canal. Il tombe sous le sens, en effet, que ce n'est pas avec les quelques voyageurs qui faisaient le trajet de Mézières à Paris en diligence, pas plus qu'à l'aide des quelques tonnes de marchandises qui circulaient par chariot entre ces deux villes qu'on aurait pu justifier la création de la grande artère de Paris vers les Ardennes, et encore moins assurer la rémunération des capitaux nécessaires à sa construction.

« La même observation peut être faite pour chacun des canaux créés en France ; il n'en est aucun

qui, lors de sa mise en construction, ait été assuré d'un trafic suffisant pour justifier les sommes que l'Etat devait y consacrer. Partout et toujours, pour les voies nouvelles, on a escompté le développement industriel, l'accroissement de la richesse publique, l'extension de la vie sociale que devait apporter avec elle chaque voie de communication nouvelle. »

Ce serait donc une inconséquence singulière de refuser au nouveau canal le bénéfice de ces développements futurs, inhérents à l'œuvre projetée elle-même, alors qu'ils ont été toujours si largement escomptés pour les créations précédentes.

Il est certain que l'industrie des régions desservies par le canal du Nord-Est se développera comme elle s'est régulièrement développée dans le passé. On peut donc prévoir qu'au jour de son ouverture les éléments de trafic actuels, déjà si importants, seront augmentés dans des proportions considérables. La mise à la disposition de l'industrie de ce nouveau moyen de transport économique accroîtra ultérieurement, dans des proportions beaucoup plus considérables encore, la progression naturelle des industries régionales.

Et cependant les adversaires de l'œuvre projetée se refusent non seulement à tenir compte de cet accroissement régulier, mais ils contestent au nouveau canal la possibilité de détourner à son profit une partie des transports actuels !

CHAPITRE III

Du prix du Fret

Ce prix est d'une importance capitale, puisque c'est grâce à lui que le canal pourra concurrencer utilement la voie ferrée. Il y a donc lieu d'insister particulièrement sur la question, car la construction du canal constituerait, il faut l'avouer, une dépense injustifiable, si les chemins de fer pouvaient, dans un avenir assez proche, effectuer les transports aux mêmes prix que les voies d'eau. Il importe de savoir ce que pourra être le prix de revient du transport sur le canal projeté, avec une organisation rationnelle, un matériel perfectionné, en utilisant les bateaux à l'aller comme au retour.

Les industriels intéressés ne se borneront pas, une fois le canal construit, à attendre les mariniers qui

pourraient venir leur offrir leurs bateaux. Hommes d'initiative, ils posséderont très probablement une flotille de bateaux assez puissante pour effectuer la plupart de leurs transports dans les deux sens.

A l'aller, les bateaux seront chargés en minerais, fontes, aciers, scories, etc. ; au retour, ils prendront du charbon, du coke ou des minerais spéciaux importés par Dunkerque (minerais de fer non phosphoreux destinés à la fabrication des fontes fortes, minerais manganésifères indispensables pour la fabrication de certaines fontes à acier). Dans la majeure partie des cas, les bateaux seront donc utilisés dans les deux sens.

C'est le prix de revient des transports, établi en tenant compte de toutes les charges et en y comprenant l'intérêt et l'amortissement des capitaux engagés, qu'il faut prendre comme base de comparaison avec le prix de la voie ferrée.

Ce prix de revient probable a été établi de la façon la plus scrupuleuse, en mars 1901, par un ingénieur du service de la navigation, devant la conférence tenue à Paris à cette date par les Présidents de nombreuses Chambres de Commerce. D'après ses calculs d'une exactitude peu contestable, le prix de revient de la tonne transportée de Valenciennes à Longwy (290 kilomètres environ) par la péniche type de 300 tonnes, dans l'hypothèse d'un voyage à pleine charge et d'un autre à demi-charge,

serait (tous frais de traction, de personnel, d'entretien, d'amortissement et de patente compris) de 2 fr. 18, soit une *moyenne de 0 fr. 0075* la tonne kilométrique (1).

Voici les données qui ont servi de base à l'établissement de ce prix de revient :

Le parcours comprend 290 kilomètres et 104 écluses ; la vitesse est supposée de 3 kilomètres à l'heure, chaque écluse comptant pour un kilomètre ; on prévoit douze heures de marche journalière pour le bateau et neuf mois et demi d'utilisation annuelle du canal.

Dès lors, la durée du voyage s'établit en onze jours, auxquels il faut ajouter :

	jours
Pour le chargement et le déchargement...	4
Pour le voyage de retour.....	11
Pour le temps perdu.....	3

Soit pour un voyage aller et retour : 29 jours ; ce qui permet au bateau de faire 10 voyages dans une année d'utilisation du canal.

En admettant que la dépense de traction soit la même à demi-charge qu'à charge entière, soit 0 fr. 0025 par tonne kilométrique, les frais annuels de traction seront de 4.350 francs.

(1) Dans ce prix de revient n'était pas comprise la taxe qui aurait été perçue sur le nouveau canal et qui aurait produit environ 1 fr. 91 par tonne pour le parcours total.

En comptant deux hommes à bord à 2.000 francs l'un, on dépasse sensiblement les données actuelles, car le marinier avec sa famille ne gagne guère plus de 1.500 francs par an.

Le bateau vaut 13.000 francs, les agrés 3.000 ; il faut prévoir 9 p. 100 pour l'entretien, l'amortissement et la patente, 100 francs pour l'assurance contre les risques de la navigation.

Les dépenses annuelles de la péniche sont donc de 9.800 francs, se décomposant ainsi :

Traction	4.350
Personnel	4.000
Entretien, amortissement, patente....	1.350
Assurance	100

Mais ce prix de revient n'est-il pas sous-évalué et ne repose-t-il pas sur une série d'hypothèses trop optimistes ?

« Le voyage en onze jours, a-t-on dit, suppose qu'il n'y aura ni arrêts, ni retards, ni accidents ; le délai prévu pour le déchargement et le chargement ne laisse de marge ni à l'indolence du batelier, ni à la tendance qu'ont les industriels de profiter jusqu'à la dernière limite des « jours de planche » pour avoir un magasinage gratuit des marchandises ; il faut compter aujourd'hui sur un délai d'une quinzaine de jours entre deux affrètements, et l'on n'arrivera pas si vite à rompre avec des habitudes invétérées. Dès lors, les délais à prévoir pour un

voyage aller et retour sont de 38 jours (8 pour chargement et déchargement, 15 pour trajet, 15 pour temps perdu) ; ce n'est donc plus que sept voyages et demi par année utile, et par suite le budget annuel de la péniche doit se chiffrer ainsi :

	francs
Traction	3.260
Personnel	4.000
Entretien, amortissement, patente à 10 %	1.500
Assurance	100
Soit, au total	8.860

Comme le nombre des tonnes transportées, par suite de la réduction de celui des voyages, est infiniment moindre, le fret s'établit alors à 2 fr. 61 la tonne, ou 0 fr. 009 la tonne kilométrique. »

Ce raisonnement ne manque assurément pas de valeur. Mais il repose sur cette conception fondamentale que les choses iront, sur le nouveau canal, comme elles vont d'ordinaire sur beaucoup de canaux actuellement fréquentés (1).

Or, nous croyons avec M. Dreux, dont personne ne peut mettre en doute la haute compétence, « que le trafic tout spécial du canal de la Chiers, la puis-

(1) Une péniche faisant actuellement le service du Nord vers l'Est parcourt à peine, paraît-il, 3.000 kilomètres par an. — A chaque voyage, le marinier accorde 10 jours pour chargement et 10 jours pour déchargement (souvent davantage), soit, sur deux voyages et demi, cinquante jours de perdus !

sance des moyens de production qui existent aux deux extrémités du parcours, l'application de l'électricité tant à la traction qu'aux manœuvres d'écluses et, enfin, l'intérêt qu'ont les industriels chargeurs à assurer la circulation la plus intense de leur matériel pour obtenir les frets les plus bas, sont un sûr garant que tous les délais seront réduits au minimum. »

La liberté du halage ne permettait pas un trafic de plus de 2 millions de tonnes sur le canal très fréquenté de Saint-Quentin ; ce trafic a été porté à 5 millions de tonnes sur ce canal, après la concentration du monopole de traction entre les mains d'entrepreneurs liés par un cahier des charges.

« N'est-il pas permis, écrivait encore M. Dreux, d'espérer autant de progrès sur un canal qui, soit par les procédés mécaniques, soit par la réglementation des stationnements désirés par tous les ingénieurs, et, plus encore, par la qualité de ses clients naturels, charbonniers ou métallurgistes, depuis longtemps accoutumés aux opérations les plus rapides de chargement et de déchargement, pour gagner les primes ou éviter les amendes résultant d'une livraison plus ou moins rapide des wagons, pourra vraiment constituer la voie modèle de navigation intérieure ? »

S'il y a quelque optimisme dans le calcul des dé-

lais, on reconnaîtra du moins que cet optimisme est fondé.

Mais, il y a mieux. L'Administration des Ponts et Chaussées construit actuellement sur le canal du Nord des écluses de 80 mètres de longueur sur 6 mètres de largeur, ce qui permettra de faire circuler des chalands de 55 à 60 mètres de long sur 5 m. 75 de large, pouvant porter environ 590 tonnes, c'est-à-dire le double de ce que portent les péniches actuellement en usage. *On pourra obtenir ainsi des résultats remarquables pour la réduction du fret.*

Dans la dépense annuelle d'un bateau, les deux articles les plus importants sont en effet le personnel et la traction. Or, le personnel ne varie pas si la capacité du bateau augmente, et il résulte des expériences concluantes du service de la navigation que la traction elle-même n'augmente pas d'une façon appréciable, surtout si l'allongement du bateau permet de lui donner à l'avant ou à l'arrière des formes réduisant sensiblement la résistance à vaincre.

Dès lors, le seul facteur des calculs qui s'accroisse est l'amortissement du bateau et de ses agrès, lequel double naturellement si la capacité du bateau a doublé elle-même.

Dans cette hypothèse, avec le même raisonnement ayant servi de base au calcul du prix du fret ci-dessus indiqué pour des chalands de 300 tonnes,

voici la dépense annuelle d'un bateau transportant 590 tonnes :

	francs
Traction.	4.350
Personnel	4.000
Amortissement, patentes, etc.	3.260
	11.610

Les ingénieurs du service de la navigation estiment que, pour le parcours Valenciennes-Longwy, le prix de la tonne transportée est alors de *1 fr. 38*, celui de la tonne kilométrique de *0 fr. 004* — prix pouvant atteindre *1 fr. 74* et *0 fr. 006* en cas d'allongement de délai.

Ce taux du fret laisserait aux industriels une large marge pour faire face à la taxe de péage, dont le montant reste à déterminer, et aux charges accessoires pouvant être occasionnées par l'emploi de la voie d'eau.

L'importance et la nature du trafic du canal du Nord-Est commanderont, ce n'est pas douteux, la création de cette flotte spéciale qui permet une pareille réduction du prix du fret. C'était l'avis de M. Dreux en 1901; c'était aussi celui de M. Perrier de Féral dans son rapport sur « la meilleure utilisation du matériel de la batellerie » lu au II^e Congrès national de navigation intérieure (Nancy, juillet 1909).

Cette réduction extrême du prix du fret, obtenue grâce à l'emploi des péniches de 600 tonnes, aura une importance d'autant plus grande que les Compagnies du Nord et de l'Est (faisant circuler maintenant des wagons de 20, 40 et même 60 tonnes) pourront peut-être proposer des abaissements de tarif nouveaux, le jour où le canal du Nord-Est entrera en fonction.

De Briey à Valenciennes, *le tarif commun P. V. n° 113 Est-Nord* est actuellement :

De 4 fr. 75 par tonne, si les wagons appartiennent aux Compagnies ;

De 4 fr. 10 par tonne, si les wagons sont fournis par les expéditeurs ou destinataires (1).

Ces prix accordés par les Compagnies sont encore plus élevés que ceux prévus pour des bateaux de 300 tonnes circulant sur le futur canal. Mais, nous l'avons déjà fait remarquer, il faut regarder ces prix actuels du tarif commun Est-Nord comme pouvant être abaissés le jour de l'ouverture du canal.

Dans ces conditions, l'avantage de la voie d'eau serait loin d'être décisif, si elle n'était pas créée à grande section, pour des chalands d'au moins

(1) Ce tarif est à peu près semblable pour le trajet Longwy-Valenciennes.

550 tonnes permettant un abaissement si extrême du prix du fret que l'industrie y trouvera avec un profit vraiment important le recouvrement rapide des dépenses occasionnées par sa participation aux travaux.

Mais l'on peut se demander si ces bateaux de 600 tonnes pourront circuler jusqu'au bout du parcours, le canal devant utiliser d'anciennes voies à son arrivée dans le Nord. — La réponse faite à cette question par le service de la navigation est affirmative pour le trajet Longwy-Valenciennes, négative pour le trajet sur Dunkerque ou sur Lens, à raison de la dimension des écluses, ascenseurs, etc. existants. Ici, un dernier progrès est donc à accomplir dans la construction du matériel flottant, progrès déclaré parfaitement réalisable par les constructeurs et les marinières. « Il consiste, écrivait en 1901 le vice-président actuel de la Chambre de commerce de Nancy, à construire des bateaux aux dimensions actuelles de telle manière qu'ils puissent, étant convenablement reliés, naviguer ensemble par deux, à la suite l'un de l'autre, sur la plus grande partie du parcours, et traverser isolément les parties difficiles du canal. »

Allant plus loin, on pourrait, conformément à la demande de la Chambre de commerce de Nancy, aménager les canaux anciens qui forment les rami-

fications du nouveau canal, en vue du passage des chalands de 500 à 600 tonnes (1).

En résumé, dans l'hypothèse d'un voyage à pleine charge et d'un autre à demi-charge, non compris une taxe à percevoir sur le nouveau canal, les frais probables seront les suivants :

	Péniches de 300 tonnes		Bateaux de 600 tonnes	
	avec délais réduits	avec délais longs	avec délais réduits	avec délais longs
	Fr.	Fr.	Fr.	Fr.
Valenciennes-Longwy..	2,18	2,61	1,38	1,74
Soit pour la tonne kilométrique....	0,007	0,009	0,004	0,006

et, en ajoutant une taxe de 1 fr. 91 (représentant 8 millièmes par tonne kilométrique sur les 239 kilomètres de canal (nouvellement construit) :

4,09	4,52	3,29	3,65
------	------	-------------	-------------

Ces prix du fret, possibles grâce à l'emploi des bateaux de 600 tonnes, permettraient à notre industrie métallurgique de défier toute concurrence étrangère.

Ce sont là des prix auxquels le chemin de fer, avec son mode d'exploitation nécessairement onéreux et complexe, paraît ne pouvoir jamais descendre.

(1) Ce travail très important et très utile serait malheureusement d'un coût extrêmement élevé, ce qui constitue un gros obstacle à son exécution.

Il est donc permis d'affirmer que le canal du Nord-Est conserve sa raison d'être à côté de la voie ferrée, car il peut remplir un rôle économique dont aucun autre mode de transport ne serait actuellement capable.

*
* *

Tant que les prolongements éventuels du canal sur Briey, Jœuf, Conflans et Pagny-sur-Moselle ne seront pas effectués, on devra faire un trajet par chemin de fer de 32 kilomètres environ de la concession de Landres, centre des concessions le mieux placés, jusqu'au port de transbordement de Longuyon.

M. Guillaïn a fait une comparaison très approfondie des prix de ce *transport mixte* pour les destinations principales du Nord et de la Belgique, avec ceux du transport tout entier par voie ferrée (tarif spécial n° 113) (1).

Il ressort très nettement de ses calculs que la différence au profit de la voie mixte est, dans tous les cas, très sensible : elle serait de 1 fr. 05 par tonne transportée de Landres à Valenciennes, de 2 fr. 25 de Landres à Charleroi.

Cette différence n'est pas à dédaigner.

(1) Rapport déjà cité. J. O. Documents parlementaires. 8 novembre 1901. Page 119.

A supposer du reste qu'il y ait égalité entre les prix du fret par l'une et l'autre voie, il est à remarquer que les Sociétés minières et métallurgiques un peu éloignées du canal trouveront, à prendre la voie mixte, un bénéfice double. Tout d'abord, en fournissant un fret de retour aux bateaux leur ayant amené du combustible en Meurthe-et-Moselle, elles obtiendront une sérieuse diminution de prix sur le fret de ce combustible. Ensuite, en procurant un péage au canal, elles diminuent d'autant la perte éventuelle que leur pourrait causer l'insuffisance du produit du péage, au cas où elles se porteraient garantes d'un produit fixe et annuel.

QUATRIÈME PARTIE

MOYENS FINANCIERS

Il est du devoir de celui qui étudie un projet de ne pas démontrer seulement l'utilité théorique du dit projet mais encore d'indiquer les moyens de le réaliser.

La dépense totale nécessaire pour l'ouverture du canal du Nord-Est peut être estimée, d'après les dernières évaluations fournies par les Travaux publics, à *200 millions* pour la section de Bouchain à Longuyon et à *30 millions* pour la branche de Longwy-Mont-Saint-Martin, si le canal est construit pour les bateaux de 600 tonnes ; à *150* et à *25 millions*, s'il n'est construit que pour les péniches de 300 tonnes.

Comment obtenir l'exécution d'une voie navigable nécessitant une dépense d'environ 230 millions ?

Jusqu'ici, on a adopté, pour la construction des canaux un système financier totalement différent de celui adopté pour la construction des chemins de fer. Pour les canaux, l'Etat a en effet assumé la lourde charge d'acquitter au moment même de leur exécution, les dépenses nécessitées par les travaux de construction et c'est ainsi que, dans une période de trente-cinq années, il a dépensé 1.400 millions. Si les budgets se soldaient en excédent, ce mode de procéder serait parfait ; on affecterait à des dépenses de la plus haute utilité des ressources disponibles. Malheureusement, il est loin d'en être ainsi ! — On ne peut plus compter sur les ressources d'un budget qui permettent à peine l'achèvement des travaux actuellement en cours !

Lors de la discussion du projet Baudin, il y a dix ans, on a, il est vrai, adopté un nouveau mode de procéder. Le Parlement a exigé comme condition préalable à l'inscription d'une entreprise la participation des intéressés à la moitié de la dépense. Il a autorisé, dans le but de favoriser cette participation, la constitution après Décret rendu en Conseil d'Etat de « *syndicats de voies navigables* » (art. 5 du projet Baudin). Ces syndicats de la voie navigable étaient des établissements publics investis de la personnalité civile, pouvant contracter des em-

prunts en vertu d'autorisations données, dans chaque cas, par un Décret rendu en Conseil d'Etat sur le rapport du Ministre des Travaux publics. Ils avaient encore pour objet : 1° de centraliser les subventions partielles données à cet effet par des particuliers, départements ou communes; 2° de recevoir et d'employer le produit des péages nécessaires pour l'amortissement de l'emprunt; 3° éventuellement, d'établir et d'administrer, par voie de concession avec faculté de rétrocession, des outillages publics jugés utiles à l'exploitation de la voie navigable considérée.

Chacun de ces établissements publics devait être administré par un comité composé : 1° de membres élus par les Chambres de commerce les plus intéressées à l'exploitation de l'ouvrage à créer; 2° éventuellement, de membres désignés par les Conseils généraux des départements ou les Conseils municipaux des communes ayant fourni sur leurs ressources propres, des subventions pour l'exécution de l'œuvre poursuivie ou ayant garanti les emprunts du Syndicat; 3° enfin, s'il y a lieu, de membres désignés par l'ensemble des industriels ou commerçants qui ont fourni des subventions ou qui ont donné, sous une forme quelconque, leur garantie pécuniaire aux opérations d'emprunts du syndicat.

Ces emprunts pouvaient être réalisés, soit avec publicité et concurrence, soit de gré à gré, soit direc-

tement auprès de la Caisse des Dépôts et Consignations ou du Crédit Foncier de France, aux conditions de ces établissements.

Ce système créait une association heureuse entre l'Etat et les intéressés qui devaient avancer à l'Etat constructeur la moitié de la dépense des travaux, moyennant une concession de péage. Il diminuerait ainsi les charges de l'Etat. Si, d'autre part, le travail projeté intéressait véritablement le commerce et l'industrie de la région, la mesure de cet intérêt était donnée par le concours lui-même apporté à l'Etat.

On serait donc en droit de conclure que le canal du Nord-Est n'ayant pas été entrepris à cette époque n'a pas paru présenter des garanties nécessaires, s'il n'était de notoriété publique que le concours financier prévu avait été offert à l'Etat en 1903 par un syndicat de douze Chambres de commerce, échelonnées de Nancy jusqu'à Dunkerque. Les industriels du groupe de Longwy s'étaient même engagés « à garantir pendant dix ans 85 % du tiers du déficit pouvant se produire dans les recettes prévues (1). » Les deux autres tiers auraient été certainement garantis par le port de Dunkerque, les

(1) Cf. Paul Léon. Ouvrage déjà cité, p. 79.

Malgré les engagements généreux des industriels du groupe de Longwy pour la section de la Chiers, la construction de cette partie du canal ne fut pas votée, car le Parlement craignit que

houillères du Nord, les diverses usines desservies, si les Chambres de commerce de la région du Nord n'avaient pas alors demandé la priorité d'exécution pour le canal du Nord, destiné à doubler celui de Saint-Quentin devenu insuffisant pour les transports de houilles sur Paris. Le canal du Nord l'emporta, parce que ses partisans purent donner immédiatement à l'Etat le concours financier exigé par la loi, et cela, grâce au Comité des houillères qui mit à leur disposition les millions nécessaires (1). Il est aussi à noter que les tarifs communs assez avantageux, accordés à cette époque par les Compagnies de chemins de fer du Nord et de l'Est sous la menace de la construction d'une nouvelle voie navigable, avaient un peu refroidi le zèle et l'ardeur des industriels intéressés auxquels ils donnaient quelque satisfaction partielle.

Comme nous l'avons vu dans l'étude de son historique, le canal du Nord-Est fut rayé par le Sénat du projet Baudin, malgré l'inscription au premier

— ouverte seule sous la partie Meuse-Escaut — elle ne favorisât l'importation des combustibles belges et des marchandises étrangères entrant par Anvers ou l'exportation des produits français par Anvers, au préjudice de notre industrie nationale et des ports français de la mer du Nord. Il fut en conséquence décidé que le canal du Nord-Est formerait un tout « à exécuter solidement ».

(1) M. Cornaille, ancien président de la Chambre de commerce de Cambrai, l'a nettement déclaré, au cours du II^e Congrès National de navigation intérieure (1909).

rang qui lui avait été attribuée dans le classement des travaux les plus importants.

A l'heure présente, le canal du Nord étant en construction, les Chambres de commerce de la région du Nord sont unanimes à réclamer la construction *immédiate* du canal du Nord-Est. — Assurées maintenant de leurs débouchés sur Paris, les Compagnies houillères désirent trouver une voie navigable économique les reliant directement à l'Est. Elles sont très disposées et toutes prêtes à s'entendre avec les Chambres de commerce des autres régions intéressées à la création du canal, pour offrir à l'Etat la contribution de 50 % exigée par la loi de 1903 et même une certaine garantie d'un tonnage minimum. Cela ressort très clairement du compte rendu de la réunion tenue le 22 mars 1911 à Paris, sur l'initiative de la Chambre de commerce de Cambrai, « pour étudier les voies et moyens d'exécution du canal du Nord-Est. » A cette réunion étaient représentées les Chambres de commerce de Cambrai, Douai, Dunkerque, Nancy, Paris, l'Administration des Ponts et Chaussées, les houillères du Nord et du Pas-de-Calais, les mines d'Aniche, de l'Escarpelle et les aciéries de Denain et Anzin. On alla jusqu'à parler de la possibilité de la constitution d'un *Syndicat de garantie* qui s'engagerait à couvrir les intérêts et l'amortissement de l'emprunt contracté, à parfaire l'annuité nécessaire, au cas

où les droits de péage seraient insuffisants pour y suffire. Des propositions plus acceptables n'étaient guère concevables !

L'Etat est cependant dans l'impossibilité de s'y arrêter, car il ne peut actuellement, malgré la contribution assurée de 50 %, se charger de la construction d'un canal devant entraîner une dépense totale d'environ 230 millions. Ses ressources ordinaires, ou même extraordinaires, ne le lui permettent pas ; les budgets de la défense nationale (sans cesse grossissants), le service de la Dette publique, les charges nouvelles et lourdes entraînées par les lois sociales absorbent en effet la majeure partie des ressources budgétaires. Ces ressources permettent à peine l'achèvement des travaux en cours, comment permettraient-elles celui de travaux nouveaux plus importants peut-être ?

Dès lors, pourquoi s'opposerait-on à instaurer un régime nouveau pour l'exécution des grands travaux publics, au premier rang desquels se place le canal du Nord-Est ?

Puisque l'Etat est manifestement impuissant à réaliser ce grand projet, il n'a qu'à avoir recours au seul système possible, pratique, avantageux : *la concession à l'initiative privée.*

Cela paraît clair. Malheureusement, en France, les questions urgentes et les plus simples se compliquent souvent de la rivalité des groupes et des

écoles politiques, cherchant, chacune à faire prévaloir sa méthode, son système ! — Or, les dissertations théoriques sur les droits de la collectivité ou les devoirs de l'Etat mis au regard des droits privés sont d'autant plus vaines à l'heure présente que seul un appel fait à l'initiative privée peut permettre d'entreprendre sans trop de retards le travail en question.

Il faut insister sur ce fait certain : l'initiative publique ne peut presque plus rien en matière de travaux publics. Chez nous, une augmentation budgétaire nouvelle, de l'importance de celle que nécessiterait le canal du Nord-Est, serait fatalement suivie de récriminations et de crises économiques. Le chiffre des budgets étant déjà trop élevé, il est impossible d'attribuer davantage au chapitre des travaux publics.

L'Etat ne peut pas d'autre part songer à assumer par de nouveaux emprunts la charge énorme des constructions à faire. Ce serait là une solution injuste, destinée à forcer toute la population à de lourds sacrifices dont ne profiteront en somme que quelques contrées favorisées.

On doit donc fatalement arriver à faire une large part à l'initiative privée et à laisser momentanément de côté le souci de maintenir un Etat tutélaire : ingénieur, constructeur et entrepreneur de transports.

Cette initiative privée peut beaucoup sous forme d'association de capitaux; elle peut d'autant plus que l'épargne française est toujours puissante et qu'elle ne s'est jamais refusée à favoriser de grands travaux vraiment utiles et nécessaires. Après avoir fait confiance aux gouvernements étrangers — trop confiance peut-être, — notre épargne doit maintenant se ressaisir et faire confiance à la France pour les travaux qui doivent achever son outillage économique. Les millions à lui demander ne représenteront du reste qu'une faible partie de ses revenus; elle peut les couvrir d'un seul coup avec une partie de ce qu'elle a à recevoir de l'étranger au titre mobilier en une seule année. Ce serait douter de son patriotisme que d'hésiter à lui faire appel.

D'anciens ministres des Travaux publics ont dénoncé parfois eux-mêmes *les inconvénients présentés par l'exécution des grands travaux publics par l'Etat*.

« Une première inscription budgétaire se conquiert péniblement, écrivait récemment M. Baudin. Les services compétents la réclament, mais, le Ministre des Finances, qui la considère à juste titre comme un engagement pour une série ininterrompue d'ouverture de crédits, y résiste tant qu'il peut. Enfin, une fois inscrit, rien ne dit que le projet gardera son rang. Rien ne dit même qu'il ne sera pas arrêté par l'insuffisance des crédits totaux portés

aux chiffres des travaux neufs. Le célèbre canal de la Marne à la Saône est toujours présent à la mémoire pour nous avertir qu'il n'y a, en fait de travaux publics en France, rien de décisif et qu'eût-on dépensé 60 millions dans une entreprise, on peut toujours, pour boucler le budget, la suspendre et la laisser en ruines. »

On n'a pas contredit ces navrantes mais justes paroles. Combien de travaux sont exécutés avec une lenteur telle que trente ans ayant été nécessaires pour les décider, autant pour les faire, ils ont perdu une partie de leur utilité quand ils sont finis !

L'année dernière, M. Jean Dupuy, ministre des Travaux publics, disait également dans un rapport adressé au Président de la République : « Après en avoir référé au Conseil des Ministres, j'ai exposé par deux fois devant le Parlement, que la politique financière suivie par nous jusqu'à ce jour (en matière d'outillage national) manquerait d'efficacité pour l'avenir et qu'il paraissait à craindre que le maintien du système actuel ne mît notre pays dans un état d'infériorité marquée vis-à-vis de l'étranger et ne portât atteinte au développement économique de la France. »

De tous côtés, on demande des lois libérales garantissant aux initiatives tous les profits de leurs entreprises, on presse l'Etat impuissant de laisser à

l'initiative privée le soin de faire l'effort indispensable.

Le *Congrès du Sud-Ouest navigable* émettait, il y a quatre ans, le vœu suivant : « Concessions par l'Etat, sous conditions et garanties à déterminer, à des individualités, municipalités, départements, chambres de commerce, syndicats, sociétés privées, de la construction et de l'exploitation des canaux, travaux de port, halage de bateaux et autres travaux reconnus nécessaires. »

Plus récemment, le *IV^e Congrès National des Travaux publics français*, tenu à Paris en novembre 1912, émettait également les vœux suivants :

« Considérant que le canal du Nord-Est est un des ouvrages dont l'utilité est le moins discutable;

« Considérant que l'étude en a été faite d'une façon approfondie, tant au point de vue économique qu'au point de vue technique, etc.

« Le Congrès émet le vœu :

« Que l'Etat négocie avec les différents groupes compétents et qualifiés, en vue de conférer à l'un d'eux la concession de cette entreprise. »

Le même Congrès émettait d'autre part un vœu de principe plus général :

« Considérant qu'il n'est généralement pas fait appel, en France, à l'initiative privée pour l'exécution des travaux d'utilité publique; que notre épargne dispose de ressources assez considérables, dont

on ne s'est que trop servi pour aider à la création et à l'amélioration de l'outillage d'un grand nombre de pays étrangers ;

« Le Congrès émet le vœu :

« Que, pour faciliter la réalisation de notre programme de travaux publics dans le délai le plus rapproché, l'Etat :

« *a*) Evite d'augmenter la dette publique;

« *b*) Ne se serve du système de l'exploitation directe que dans les circonstances exceptionnelles;

« *c*) Fasse appel à l'initiative privée, tant pour la construction que pour la contribution financière nécessaire. »

Ces vœux (auxquels nous pourrions adjoindre ceux analogues émis au III^e Congrès National de navigation intérieure, tenu à Lyon en juin 1911) ont eu l'heureux résultat d'amener un *Consortium de financiers et d'entrepreneurs* à faire des offres au gouvernement en vue de l'exécution des travaux de construction du canal du Nord-Est.

Ce consortium, auquel les Chambres de commerce des régions intéressées prêteront certainement leur appui, est constitué par certains grands établissements financiers : la Société Générale, le Comptoir d'Escompte, la Banque de Paris et des Pays-Bas, auxquels se sont adjoints, comme techniciens, l'établissement du Creusot, M. Hersent, M. Dayle, etc.

Ses offres ont été agréées par les Travaux publics.

La Commission extraparlamentaire (organisée le 22 septembre 1912 et présidée par M. de Freycinet (1) a très probablement déjà dû les approuver.

L'intervention du Consortium serait réglée conformément à la procédure adoptée pour les chemins de fer d'intérêt local.

« La Société d'exécution, fondée par les soins du Consortium, se chargerait de faire les travaux moyennant un forfait. Elle fournirait, à ses risques et périls, la portion des capitaux jugée susceptible d'être amortie par les taxes et par le produit de l'exploitation de la traction. Le gouvernement s'engagerait à lui verser une subvention annuelle, fixée également à forfait et correspondant au service des intérêts et de l'amortissement du capital complémentaire que la Société aurait à se procurer sous la forme d'obligations. »

Telles sont les conditions prévues par le Consortium et le Ministère des Travaux publics. La Société émettrait des actions à ses risques et périls, dans la mesure où elle pourrait les rémunérer par les taxes de péage et les bénéfices sur la traction. L'Etat fournirait l'annuité nécessaire pour assurer l'intérêt et l'amortissement des obligations à émet-

(1) Cette Commission est en effet chargée d'étudier et de proposer les combinaisons financières propres à assurer la rapide exécution des grands travaux de navigation intérieure ou maritime reconnus d'utilité publique.

(Cf. ci-dessus. *Historique*).

tre par la Société pour compléter le capital indispensable à l'exécution des travaux.

Quelques *protestations* ont été formulées contre la nécessité de l'établissement des péages : on a voulu voir en eux le retour aux droits de navigation supprimés en 1880.

C'est là une assimilation mal fondée. Les droits de navigation étaient en effet des droits fiscaux ; ils étaient payés par tous indistinctement et sur tous les cours d'eau du territoire ; ils tombaient dans la masse générale des ressources du Trésor, comme tous les autres impôts. La navigation qui les avait payés n'en retirait aucun profit spécial.

Au contraire, les péages établis dans les conditions prévues par le Consortium auraient pour caractère essentiel d'être la rémunération des services que les usagers retireront de la création du canal. Cette création procurera un certain bénéfice aux usagers ; le péage ne leur en prendra qu'une partie. Même après le paiement du péage, l'usager conservera encore un bénéfice par rapport à la situation ancienne. Le péage ne constituera donc qu'une charge assez minime. Sans doute, au point de vue de l'intérêt particulier des industriels riverains de la voie navigable, et des entreprises de transport, il vaudrait mieux que les ressources générales du budget de l'Etat pussent subvenir à toutes les dé-

penses ; mais nous savons que c'est là chose impossible.

« Tout ou rien ». C'est à cette conclusion qu'aboutissent les opposants, encore nourris de cette illusion dangereuse suivant laquelle le budget peut suffire à tout. Or, nous ne voyons pas pour quels motifs on se dispenserait d'affecter au paiement des travaux du canal une partie des bénéfices procurés par lui à ceux qui l'utiliseront. De deux choses l'une : ou cette amélioration projetée n'est pas de nature à assurer au commerce une diminution dans les prix de transport actuels, et, dans ce cas, il serait mauvais de l'entreprendre ; ou bien (c'est ce que nous croyons avoir montré) l'amélioration projetée donnera un bénéfice par rapport à la situation actuelle, et en payant un péage ne correspondant qu'à une partie de ce bénéfice, le commerce retirera, en définitive, un avantage certain de l'amélioration en question.

Voilà où en est la question. Il est fort peu probable que les rares fonctionnaires des Ponts et Chaussées, hostiles au principe de la construction des canaux par l'industrie privée avec garantie d'intérêt, puissent faire revenir les Travaux publics sur leur acceptation des offres du Consortium. Leur opposition se base sur des prétextes vraiment trop insignifiants pour faire encore ajourner l'exé-

cution d'un travail dont nous avons essayé d'indiquer l'intérêt immense et l'incalculable portée.

Il faut absolument aboutir.

*
* *

Le halage sur les voies navigables est effectué le plus souvent par chevaux; en général il est libre. Le marinier a parfois recours aux haleurs aux longs jours, c'est-à-dire aux cultivateurs riverains qui emploient leurs chevaux à tirer des chalands quand ils n'ont rien de mieux à faire. Arrive une époque de grands travaux ruraux, les chevaux disparaissent, le bateau s'arrête, la voie s'encombre, la marchandise reste en souffrance.

On conçoit qu'un tel système soit intolérable sur une voie à circulation aussi active que le sera le canal du Nord-Est ; aussi doit-on pleinement approuver la concession projetée de l'exploitation de la traction à la Société d'exécution dont nous avons parlé.

Concessionnaire d'un monopole, la Société aurait à sa charge et sous sa responsabilité le mouvement des bateaux. Renseignée sur le mouvement des péniches, sur l'activité des chargements, il lui serait possible de prévoir à l'avance leur arrivée, ou leur départ et par conséquent l'intensité du trafic; elle pourrait ainsi fixer à l'avance le nombre de ma-

chines à mettre en service (1), des agents à commander, régler ses horaires, et prendre, en général, d'accord avec l'administration toutes les dispositions nécessaires pour assurer le service dans les meilleures conditions possibles. Liée d'ailleurs par un cahier des charges très strict, agissant sous le contrôle et les conseils du Service de la navigation, la Société pourrait organiser un admirable instrument d'exploitation méthodique.

Il n'en serait pas de même avec un régime de halage laissé libre.

D'abord, quelles que soient les obligations théoriques de son cahier des charges, la Société ne pourrait plus assumer la responsabilité de l'exploitation du canal, car elle ne pourrait plus, comme dans le cas précédent, prévoir exactement le trafic auquel elle devra faire face et prendre des mesures en conséquence.

Il lui deviendrait, de plus, tout à fait impossible

(1) Nous nous plaçons naturellement dans l'hypothèse de l'existence du halage mécanique (électrique) qui permet de doubler la vitesse des bateaux, de hâter leur passage aux écluses, et de faire payer aux mariniers des frais de traction inférieurs à ceux qu'ils payent actuellement sur les canaux à traction animale.

Les avantages du halage électrique par câbles et cabestans (système de la C^{ie} générale électrique de Nancy) ont été nettement démontrés au cours des expériences effectuées en 1910 près de Nancy, sur le canal de la Marne au Rhin.

Cf. à ce sujet : *Bulletin de la Ch. de com. de Nancy* (rapport Imbeaux. 1911).

de régler avec exactitude le mouvement des bateaux et de fixer des horaires. En effet, la présence des bateaux halés par les chevaux causerait une entrave très sérieuse à la marche des bateaux halés électriquement, la vitesse des premiers atteignant, en plein bief, 2 kilomètres environ, tandis que les seconds marchent à 3 kilomètres. En outre, la rencontre de ces bateaux dans les passages difficiles, notamment aux écluses, occasionnerait certainement des retards, des discussions, des encombrements.

Reste la question des tarifs de traction. On semble craindre, et c'est là l'argument le plus souvent mis en avant, que l'entreprise monopolisée ayant obtenu des prix rémunérateurs, ne fasse de trop beaux bénéfices sur les prix payés par les mariniers, bénéfice dont elle se gardera bien, ajoute-t-on, de les faire profiter.

Mais des précautions peuvent être prises pour qu'une exagération en ce sens ne se produise pas. Les données économiques d'une entreprise de traction sont facilement connues et elles permettent de fixer avec certitude les prix devant assurer une juste rémunération aux capitaux, sans offrir aucune possibilité de bénéfices exagérés.

On peut prévoir, en outre, un abaissement de tarifs si le tonnage du canal vient à augmenter.

On peut enfin stipuler cet abaissement si les bé-

néfices de l'entreprise dépassent un taux déterminé.

Dans ces conditions, avec un cahier des charges bien étudié et sérieusement appliqué sous le contrôle des ingénieurs de la Navigation, la solution projetée offre toutes les garanties possibles aux usagers de la voie navigable.

Ces idées ne sont du reste pas nouvelles : ce sont celles qui avaient inspiré la loi sur l'outillage national, votée par la Chambre des députés dans sa séance du 30 janvier 1902 et si fâcheusement amputée par le Sénat de toute sa partie organisatrice.

La question n'était pas mûre alors, aucun système de traction mécanique n'ayant encore donné de résultats définitifs ; aujourd'hui, l'expérience étant faite, la nécessité est apparue de reprendre ces judicieuses propositions.

APPENDICE

La collaboration nécessaire entre le bateau et le wagon n'est pas réalisée en France, comme elle l'est en Allemagne où l'installation des ports de transbordements et l'institution de tarifs spéciaux ont grandement favorisé le transport des marchandises venues ou réexpédiées par voie d'eau (1). Dans notre pays, les chemins de fer ont ignoré les voies d'eau, si ce n'est pour instituer contre elles des tarifs de concurrence. Le contact ne s'est établi presque nulle part entre les deux voies qui, concourant à un but commun, sont considérées comme des adversaires absolus.

L'explication de ces faits, c'est que les Compagnies craignent, en facilitant le transbordement, de développer le transport mixte et de permettre à

(1) « Sur 66 millions de tonnes ayant circulé en 1905 sur les voies navigables allemandes, 25 à 26 millions ont usé du chemin de fer par un, et quelquefois deux transbordements. » Article de *M. G. Renaud*. — *Revue politique et parlementaire*, 10 avril 1913.

des marchandises d'effectuer sur la voie navigable une partie du trajet qu'elles effectueraient tout entier par fer.

Ce raisonnement n'est pas toujours conforme à la réalité. L'absence de raccordement est souvent aussi préjudiciable au chemin de fer qu'à la navigation, car, faute de transport mixte, un trafic ne se fait pas ou ne se développe pas et il en résulte une perte pour les deux modes de transport. On pourrait citer de nombreux exemples de matières lourdes qui ne sont pas mises en mouvement, faute de moyens de transport assez économiques. M. Paul Léon en énumère plusieurs aux pages 150 et suivantes de son très intéressant ouvrage.

Aujourd'hui, nos voies navigables se terminent trop souvent en impasse.

Il faudrait au contraire que les deux réseaux réalisent, par l'aménagement des points de raccordements et l'institution de tarifs spéciaux ou communs, une collaboration directe.

Pour tirer de la voie navigable, objet de cette étude, tous les avantages qu'elle peut procurer, il est indispensable d'établir entre elle et les chemins de fer de nombreux points de jonction, afin de permettre aux expéditeurs d'utiliser successivement pour un même transport les deux modes mis à leur disposition.

En facilitant les transports mixtes par bateau et par wagon, ces raccordements contribueront au développement des débouchés commerciaux et industriels, c'est-à-dire au développement du trafic; ils offriront le moyen d'utiliser la voie d'eau pour évacuer les marchandises partout où les chemins de fer pourront les concentrer aisément sur les rives et, inversement, pour les amener en masse là où les voies ferrées pourront les prendre en vue de les disperser dans toutes les directions.

Nous ne croyons pas que les Chambres de commerce des régions intéressées se soient encore occupées de fixer le nombre des ports de raccordement dont la création devra s'imposer, l'œuvre principale ayant été réalisée. Il serait téméraire de les devancer dans cette étude si délicate. Contentons-nous de faire remarquer l'absolue nécessité d'un port de transbordement à Longuyon, au cas très probable où les prolongements éventuels du canal du Nord-Est vers Jœuf et Pagny-sur-Moselle ne seraient pas effectués. Nous avons déjà eu l'occasion d'indiquer, en effet, quels avantages considérables les métallurgistes du bassin de Briey retireraient de ce transport mixte, pour les destinations du Nord et de la Belgique. (Cf. page 130.)

La coopération de la voie navigable et de la voie ferrée, facilitée par *la loi du 3 décembre 1908* (loi Barthou), ne pourra que développer ici comme ail-

leurs le trafic général et être à la fois avantageuse pour l'une et pour l'autre de ces deux voies. Il est bien évident qu'on ne devra pas se prévaloir de cette loi pour imposer d'autorité et multiplier sans nécessités les raccordements. D'après l'article 2, chaque projet de raccordement devra du reste faire l'objet d'une étude approfondie poursuivie contradictoirement avec les Compagnies intéressées. Ces études poursuivies de part et d'autre avec une entière bonne foi et sans parti pris auront pour heureuse conséquence de réaliser peu à peu, sans secousses, sans conflits onéreux, au grand avantage du commerce et de l'industrie et aussi, croyons-nous, au grand profit des Compagnies de chemins de fer elles-mêmes, la coopération nécessaire de la voie ferrée et de la voie navigable.

Encore faut-il pour qu'une bonne utilisation de ces raccordements soit possible que des tarifs communs soient instaurés aux points de jonction de la voie d'eau et des voies ferrées. Aucun trafic sérieux ne pourrait exister en effet si, aux points de jonction, les Compagnies appliquaient aux marchandises utilisant les transports mixtes les prix de leurs tarifs intérieurs souvent supérieurs à ceux des tarifs communs consentis par les Compagnies entre elles. *Le Congrès des Chambres de commerce* tenu à Nancy en 1905 émettait, à ce propos, le vœu « que
« des tarifs spéciaux, à base kilométrique décrois-

« sante, soient établis aux points de jonction des
« voies d'eau et des voies ferrées, qu'ils soient cal-
« culés sur la base kilométrique moyenne des tarifs
« communs existant entre les diverses Compa-
« gnies. » — Des esprits très sérieux, s'appuyant
sur le texte du cahier des charges qui oblige les
Compagnies de chemins de fer à appliquer à toutes
les expéditions un même traitement, estimaient
même que les mariniers, ou tout autre transpor-
teur, ont le droit d'exiger pour toutes marchandises
par eux remises aux chemins de fer, l'application
des tarifs communs consentis par les Compagnies
entre elles. C'était aller peut-être un peu loin !

CONCLUSION

Nous espérons avoir montré quelle utilité capitale présente le canal du Nord-Est projeté pour le développement de l'industrie nationale. Il reliera le Nord producteur de houilles à l'Est producteur de minerais, de fonte et d'acier. Il développera la vie industrielle non seulement à ses extrémités, mais encore sur tout son parcours de 275 kilomètres. Il reprendra à l'Allemagne et à la Belgique, au profit de l'industrie nationale, un trafic considérable.

Il peut paraître étrange d'avoir eu à étudier une question semblable, si l'on ne se souvient que ce canal est légalement déclaré d'utilité publique depuis plus de trente ans et que le bénéfice de cette déclaration lui a été accordé par un vote du Parle-

ment à une époque où l'industrie que ce canal est appelée à desservir était bien loin d'avoir atteint les développements présents.

Si un développement industriel aussi remarquable a pu se produire au cours d'une période de trente ans avec le concours du chemin de fer comme seul moyen de transport, que n'est-on pas en droit d'espérer de l'impulsion que donnera au puissant centre métallurgique de l'Est la création de ce canal ?

On nous pardonnera d'avoir cité souvent. Nous avons tenu à documenter cette étude, à laquelle se sont déjà intéressés les associations les plus qualifiées et des techniciens de valeur ; nous avons toujours cherché à nous appuyer sur l'autorité de leurs travaux antérieurs les plus sérieux et sur les faits les plus récents. Comme nous le disions dès le début, ce n'est pas une œuvre absolument nouvelle et originale que nous prétendons présenter.

Après avoir recueilli les avis des techniciens et ceux des intéressés eux-mêmes (s'exprimant par leurs organes naturels : les Chambres de commerce), notre conclusion est qu'on ne saurait, à quelque point de vue qu'on se place, refuser au canal du Nord-Est le caractère d'une œuvre d'intérêt public.

Il ne s'agit plus maintenant de récriminer sur les erreurs commises, sur l'égoïsme ou les torts des uns ou des autres ; il s'agit de se mettre à l'œuvre hardiment si nous voulons voir notre pays utiliser

comme il convient ses énormes richesses minérales
et sa situation géographique privilégiée.

VU :
Le Président,
HITIER.

18 Avril 1913.

VU :
Le Doyen,
P. CAUWES.

VU ET PERMIS D'IMPRIMER :
Le Vice-Recteur de l'Académie de Paris,
L. LIART.

TABLE DES MATIÈRES

BIBLIOGRAPHIE	7
INTRODUCTION	9

PREMIERE PARTIE

Les régions intéressées

CHAPITRE I. — <i>Les régions houillères du Nord</i>	23
§ 1. — Le bassin du Nord.....	25
§ 2. — Le bassin du Pas-de-Calais.....	28
CHAPITRE II. — <i>Les régions minières de l'Est</i>	31

DEUXIEME PARTIE

Description et historique

CHAPITRE I. — <i>Description des dispositions projetées</i>	43
§ 1. — Canal de Longwy à l'Escaut.....	43
§ 2. — Canal projeté de Longwy à Pagny-sur-Moselle par Briey, à titre de prolongement du canal de Longwy à l'Escaut.....	47
CHAPITRE II. — <i>Historique de ces divers projets</i>	51

TROISIÈME PARTIE

Nécessité du canal

CHAPITRE I. — <i>Utilité du canal</i>	71
§ 1. — L'abréviation des parcours.....	72
§ 2. — Les combustibles.....	74
§ 3. — Les minerais.....	79
§ 4. — Le port de Dunkerque.....	85
<i>Réponse à quelques objections</i>	92
CHAPITRE II. — <i>Trafic probable</i>	107
CHAPITRE III. — <i>Du prix du fret</i>	119

QUATRIÈME PARTIE

Moyens financiers	133
APPENDICE.....	153
CONCLUSION.....	159

